

# Parkeringsens naturliga plats

Ett gestaltungsförslag för Boländerna handelscentrums  
parkeringslandskap



Detta dokument inkluderar planschbilagan:

*Parkeringsens naturliga plats; Ett gestaltungsförslag för Boländerna handelscentrums parkeringslandskap;  
planscher*

Kristoffer Backman  
Avdelningen för landskapsarkitektur  
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Uppsala 2016

Sveriges lantbruksuniversitet  
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land,  
avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala  
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet  
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp  
Nivå: Avancerad A2E  
© 2016 Kristoffer Backman, e-post: kristofferbackman@gmail.com  
Titel på svenska: Parkeringens naturliga plats; Ett gestaltungs-förslag för  
Boländerna handelscentrums parkeringslandskap  
Title in English: Lots of natural place; A design proposal for the parking  
lots of Boländerna retail area  
Handledare: Tomas Eriksson, institutionen för stad och land  
Examinator: Petter Åkerblom, institutionen för stad och land  
Biträdande examinator: Helena Espmark, institutionen för stad och land  
Omslagsbild: Kristoffer Backman  
Upphovsrätt: Författaren om inget annat anges. Samtliga bilder/foton/  
illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från  
upphovsman  
Originalformat: Parkeringens naturliga plats; Ett gestaltungs-förslag för  
Boländerna handelscentrums parkeringslandskap: A4  
Bilaga till Parkeringens naturliga plats; Ett gestaltungs-förslag för Boländerna  
handelscentrums parkeringslandskap; Planscher: A1.  
Nyckelord: Handelscentrum, Parkering, Fysisk miljö, Boländerna, Uppsala  
Online publication of this work: <http://stud.epsilon.slu.se>



# TACK

Jag vill ägna ett stort tack till min handledare Tomas Eriksson för hans insiktsfulla kommentarer och rådgivning. Tack också till Sarah och Alexander för gott sällskap och till John för hans stöd och uppmuntran samt hjälp med korrekturläsning.



# SUMMARY

This master thesis examines how landscape architects may contribute to the urban development in recharging the outdoor environment at shopping centres. Exeperientally, but also in in showing a greater focus on the non-driving visitors. Ultimately it will submit a design proposal of such an outdoor environment as a result of the author's endeavours to create a more sustainable site that fits better into its surroundings.

## Background

According to a report made out by Jones Lang Lasalle, a global real estate company, Sweden ranks top in Europe of countries with the largest shopping malls per capita with 450 square meters of shopping malls per thousand inhabitants, compared with 250 square meters which is the average for Western Europe. And the expansion is staggering quickly. A major part of these malls are large shopping centres situated in the urban outskirts where property sales are lower. This is partly an effect of the rapid motoring development during 20th century which let people choose to take their own motor vechicles going shopping. With large areas of shopping centres follows vast

areas of parking space for the shopping centres' customers. The design of these environments rarely results in more than vast paved parking deserts, surrounded by ruderal land where the orientation and accessibility for non motorists are substandard.

One of these complexes is the 23 000 square meters sized Boländerna retail area, situated in the municipality of Uppsala, 70 km to the north of Stockholm. It is a good example of a neglected urban development where trees and other landscape elements are sparse and orientation and traffic safety are poor. It was also a place well suited to be the project of my design proposal.

As I see it, the key issue for this type of place is to find a balanced proportion between function on one side and aesthetics and experience on the other. The usage of the site is apparent, to act as a parking space for store visitors. The challenge is to achieve a design that brings character and experiential values to the area without function being overridden.



Aerial view of Boländerna retail area Photo: Hitta © Fastout

## Purpose and research questions

The purpose of the work is to design an outdoor environment connected to a shopping center. I chose the parking lot landscape at the Boländerna retail area in Uppsala as an example project. The goal of the design is to explore and demonstrate how a parking area can be designed with high level of aesthetic values where the potential of green areas is utilized for enhancing the experience of the site. By experience I mean that it welcomes and gives a good impression. In that I also include architectural value, that is to say that the design is of good quality and that the design well fits into its surroundings. In the case of out-of-town shopping centers this often includes fitting in to the cultural landscape as these environments usually are located in the urban perimeter.

The main research question that the work shall answer is:

How is the parking lot area optimally designed with higher experience value without losing its main function?

Underlying issues that will be relevant in the procedure of answering the main question:

How is the parking lot area designed;

- with a greater concern for sustainability?
- to fit in the surrounding landscape?
- with well suited dimensions for pedestrians and cycling visitors?

## Method

This thesis consists of two different parts. The result of my design proposal is primarily presented in four posters. This essay part is explaining the design process in a more elaborated manner along with a discussion. I worked on these parts simultaneously although I followed a linear structure of the design process constructed by stages of Inventory, analysis, program followed by a design proposal, the result.

Initially I performed a literature study to

reach a larger understanding for these kind of environments. I mainly looked for new ideas and modern approaches in designing parking lot areas and shopping centre exteriors. I also wanted to raise my awareness of its historical context.

Thereafter I made an on-site inventory, examining the vegetation, equipments, materials and activity. As for activity, I studied movement patterns and where the visiting customers parked their cars and how many parking lots existed. Another part of my inventory was to study map data that I got from Uppsala municipality. As for the analysis stage I took inspiration from Kevin Lynch in the way I analyzed paths, barriers, landmarks, nodes and districts. Above that the analysis focused on the experience of the site and its spatiality. Furthermore, I analyzed the surrounding landscape. As a last part of my analysis I put together the most important factors that I had learnt from the strategies and guidelines I had read in my literature study. These new knowledges I divided into aesthetical, ecological and social aspects to help me understand how to best design the site. In combination with the data from the on-site analysis these aspects formed the basis of my design program and consequently the design proposal.



A view over the cultural landscape in rural Uppland, 1955. Landscape elements visible: field islets, avenues and shelter-belts. Photo: Flygtrafik AB

## Results

My analysis distinguished five key landscape elements that was characteristic for the adjacent farmland area, *Upplandsslätten*;

- Avenues
- Field islets
- Cairns
- Ditches
- Hedges and shelterbelts

I also found that its rectilinear fields and flat character resembled the parking lot areas of Boländerna retail area.

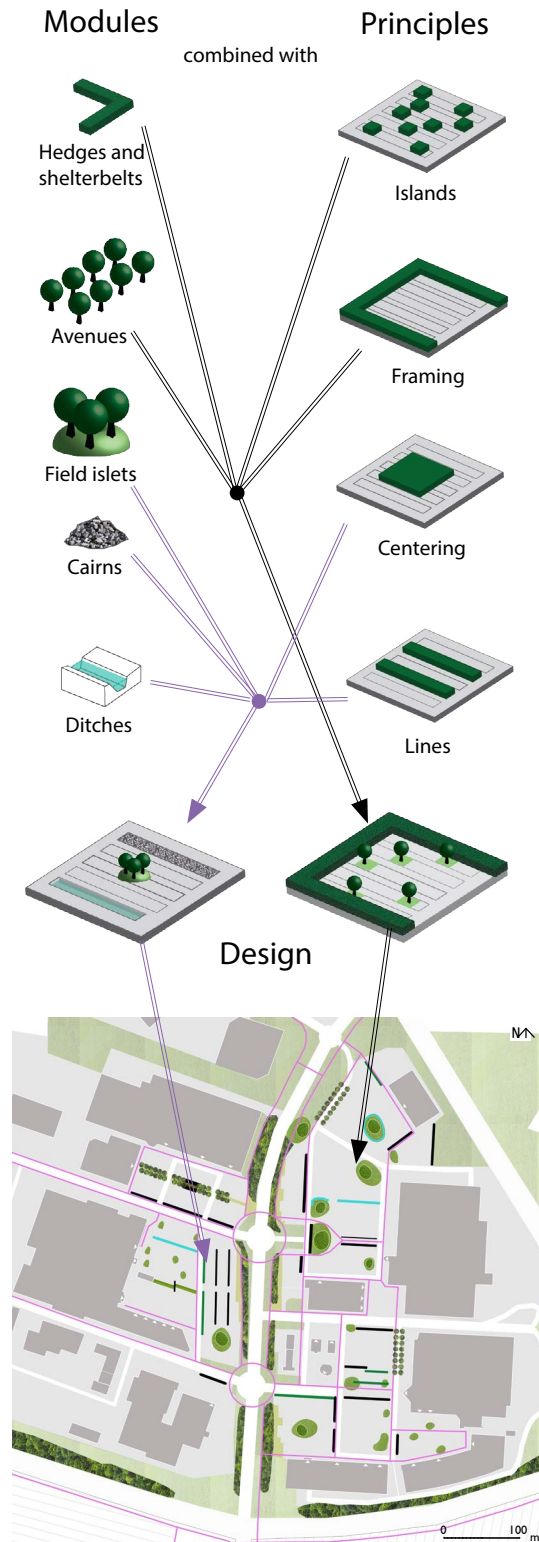
From strategies, guidelines and reference projects examined in the literature study I derived four design principles. These four, are proven principles that are well suited for traffic directing and parking space design.

I recognized;

- Islands
- Framing
- Centering
- Lines

The main idea behind my design was to combine these four design principles with modules deduced from the landscape elements recognized in *Upplandslätten*. Following the principles, the modules then shaped the site's four different districts. By combining the modules with the design principles, each block of the area is given a unique expression. They can thus be designed in the best way according to their needs for change while a uniformity is maintained over the entire area.

By doing this, the exterior of the shopping centre will bring forth the feeling of *Upplandslätten* but still function as entrance areas to the store buildings and accommodate parking places for visitors. It has resulted in a mix of city and country. Some modules are therefore more nature-like than others. However, the site as a whole is urban. Consequently, the modules display a gradient, from more natural elements as the stylized nature to more stringent elements such as cairns and hedges. On top of this, the design proposal puts a lot of effort in dealing with the unsatisfying bicycle routes of the site and making these paths more direct, safe and distinguishable.



Schematic illustration of the design concept. At the bottom my design proposal scaled 1:10 000 /A4

## Discussion

In the discussion section of this thesis I evaluated my design proposal. Specifically I checked my proposal's sustainability against the PEBOSCA- model. It analyzes sustainability through a division of seven kinds of resources. According to that model I found my design proposal sustainable in many respects. The evaluation of my proposal also clarified that it was adding more significance to aesthetical aspects in favor of ecological and social. However all these sorts of aspects were part of my proposal, making it an expression of trivalent design, according to Ian Thompson. His model declaims that for a project to represent good landscape architecture it should maximize all three of these factors. While my design did not maximize all kinds of aspects it is my belief that this is something that differs with different projects.

Furthermore the discussion reviews how my proposal affects the amount of trees and parking lots. I discuss pros and cons of my design adding large areas of greenery and why its main function, establishing enough parking lots for the visiting customers is affected of this matter.

I also discussed my method and work process and which decisions during my design process affected the outcome of my design proposal.

Finally I raise the questions of how and why these kinds of places has appeared in our urban landscape and what there is to be done to counteract the ongoing trend that is the development of new large shopping centres and their negative effects. In a sense, one could see my proposal as an easement action in respect to what has already been built and established. In the future, with greater effort put into the regional planning, we could avoid the appearance of these large holes in the city structure, as Boländernas trading center being an example of. One way is having a planning process that better controls how the urban landscape is being designed and guidelines which put greater focus on green areas and access to green areas.

There are lessons to be learned by looking at other countrys and how they have treated this matter. During my work I found that north american cities has developed a lot of good strategies and guidelines. Yet the problem is fundamentally based in our habits, of how we decide to use our cars and how we consume. For that it takes measures to change our attitudes and behavior. Hopefully this thesis offers a design proposal that encourages changes in planners approach to design or re-design parking lot landscapes.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|   |    |   |    |
|---|----|---|----|
| Förord  | 4  | 4.2.5. Stråk för gående                         |    |
| Summary                                       | 5  | 4.2.6. Karaktär                                 |    |
| 1. Introduktion                               | 10 | 4.3. Kvarter                                    |    |
| 1.1. Inledning                                |    | 4.4. Volymstudie                                |    |
| 1.2. Disposition                              |    | 4.5. Analys av litteraturstudie                 |    |
| 1.3. Val av plats och bakgrund                |    | 4.5.1. Estetiskt                                |    |
| 1.3.1. Beskrivning av området                 |    | 4.5.2. Ekologiskt                               |    |
| 1.4. Problematisering                         |    | 4.5.3. Socialt                                  |    |
| 1.5. Syfte och frågeställningar               |    | 4.6. Odlingslandskapets element                 |    |
| 1.6. Avgränsningar                            |    | 4.6.1. Diken                                    |    |
| 2. Metod                                      | 16 | 4.6.2. Stenrösen                                |    |
| 2.1. Litteratursökning                        |    | 4.6.3. Häckar och läplant-<br>eringar           |    |
| 2.2. Inventering                              |    | 4.6.4. Åkerholmar                               |    |
| 2.3. Analys                                   |    | 4.6.5. Trädalléer                               |    |
| 2.3.1. Strukturanalys                         |    | 5. Resultat                                     | 33 |
| 2.3.2. Det kringliggande<br>odlingslandskapet |    | 5.1. Program                                    |    |
| 2.3.3. Volymstudie                            |    | 5.1.1. Gångstråk                                |    |
| 2.3.4. Analys av litteratur-<br>sökning       |    | 5.1.2. Cykelstråk                               |    |
| 2.4. Gestaltning                              |    | 5.2. Idé  |    |
| 2.5. Presentation                             |    | 5.3. Gestaltning                                |    |
| 3. Inventering                                | 20 | 5.3.1. Modulernas<br>utformning                 |    |
| 3.1. Vegetation                               |    | 5.3.2. Förslagets delar                         |    |
| 3.2. Stråk och trafik                         |    | 5.3.3. Grönytor i förhållande<br>till P-platser |    |
| 4. Analys                                     | 24 | 5.3.4. Sammanfattningsvis                       |    |
| 4.1. Rumslighet                               |    | 6. Diskussion                                   | 43 |
| 4.2. Stråk, zoner och karaktär                |    | 6.1. Utvärdering av förslaget                   |    |
| 4.2.1. Tillfartsvägar in och ut<br>ur området |    | 6.2. Arbetsgång                                 |    |
| 4.2.2. Entré zoner                            |    | 6.3. Slutord                                    |    |
| 4.2.3. Parkeringsplatser för<br>bil och cykel |    | Referenser                                      | 49 |
| 4.2.4. Lastzoner                              |    | Bilaga  | 52 |
|   |    | Planscher                                       |    |

# 1. INTRODUKTION

## 1.1. Inledning

Jag är uppvuxen i Västerås. En stad som njöt frukterna av en blomstrande industrinäring och under efterkrigstidens moderniseringsiver gick brutalt och raskt fram med stadsutvecklingen. Under de senaste decennierna har Västerås övergått från arbetarstad till tjänstemannastad och från industristad till galleriastad. Det är idag få svenska städer som kännetecknas så mycket med köpcentrum som denna stad. Det jag upplevde men inte förstod i min ungdom, varför min hemstads citykärna var så kall och varför så många istället för att bidra till ett folkliv inne i stan tog bilen ut till ett kargt handelscentrum i utkanten av stan, är minnen som idag gör sig påminda. Jag ser nu oroat hur fler större handelscentrum planeras och byggs. Sedan millennieskiftet har antalet köpcentrum i Sverige fördubblats (HUI Research, 2015). Utemiljöerna för dessa resulterar sällan i mer än vidsträckt asfalterade parkeringsöknar, kransade av ruderatmark och där orienteringen och tillgängligheten för andra än bilister är undermålig. Under mitt senaste besök i Västerås hade till och med ett par av de mest etablerade stadsgallerierna fått slå igen till förmån för externhandeln. Där det för tre år sedan huserades ett trettiotal butiker ligger nu gym och lokaler för mässor.

Den pågående utvecklingen av externa köpcentrum är något som länge skavt i mig och oberoende av vad jag tycker om dem så utgör de i högsta grad en del av dagens stadsutveckling. Bortsett från problem, som att dessa handelscentrum urvattnar städernas stadskärnor från handel och folkliv, ter sig dessa stora handelscentrum alltför fokuserade på inneklimatet och framkomlighet för biltrafikanter. Det resulterar i styvmoderligt behandlade utemiljöer som blir torftiga och med en skala som

inte är anpassade för den promenerande eller cyklande besökaren.

En annan effekt av den pågående trenden, med en förflyttning av detalj- och livsmedelshandel till städernas utkanter, rör våra transportvanor.

*Färgglada flaggor vajar i den kalla vinden, och bilarna kör från den ena butiken till den andra på Barkarbys vidsträckt handelsplats norr om Stockholm.*

*Darek och Catrin Andersson kommer ut från Ikea för att lasta in lite småsaker i Volvon.*

*–Det är en massa skräp. Glödlampor, ljus och korvar och sånt, förklarar Darek Andersson innan han sticker nyckeln i dörren. (Svenska Dagbladet, 25 jan 2009)*

Vardagsskildringen är hämtad från Barkarby men skulle kunna vara från vilken extern handelsplats som helst i landet. Det är i mångt och mycket bilismen som fått styra stadsutvecklingen sedan 60- och 70-talet. Externhandeln är delvis en följd av denna utveckling. Med luftigare och glesare städer, funktionsuppdelning och en struktur konstruerad efter bilens krav med breda gator och mängder av parkeringsplatser tog Sverige ett optimistiskt språng mot framtiden efter andra världskriget. (Svenska Dagbladet, 2009). Detta har emellertid lett till att svenskarna fått en bilberoende livsstil och blivit mer bekväma. Den fortsatta utvecklingen av nya externa handelsplatser upprätthåller detta beroende. Även om de flesta planerare och debattörer idag framhåller en återgång mot den traditionella staden med förtätning och företräde åt andra trafikslag framför bilen så är strukturerna och vanorna kvar.

Med starkt förankrade vanor att välja bilen för handlingsturen, före exempelvis cykeln, försämras folkhälsan men också miljön i och med bilens bränslebehov och utsläpp.

I mitt tycke krävs det beteendeförändringar för att uppnå miljömålen och folkhälsomålen. Då strukturerna är så djupt satta så bör vi bygga våra städer med större fokus på andra trafikant-er än bilisterna. Externa handelscentrum ska inte vara undantagna dessa förändringar.

Att lägga ner externhandeln är inte realistiskt. Det borde emellertid vara möjligt att gestalta utemiljöerna för att attrahera andra trafikslag än privatbilismen. Det här arbetet kommer därför att undersöka hur man som landskapsarkitekt kan formge utemiljöer för handelscentrum bättre. Bättre på att visa större fokus för de icke bilburna besökarna men också rent upplevelse-ässigt. Detta för att i slutänden föreslå en gestaltning av en sådan utemiljö.

Examensarbetet vänder sig främst till landskapsarkitekter, stadsplanerare och fastighets-ägare men också till andra som är intresserade av gestaltning av utemiljöer och externa handelscentra och dess avtryck i stadsbilden.

## 1.2. Disposition

Arbetets huvudsakliga del och resultat, är fyra A1-planscher som presenterar det gestaltungs-förslag jag arbetat fram för en utemiljö vid Boländernas handelscentrum i Uppsala. Planscherna har varit den målbild jag jobbat mot och är av karaktären idé-ävling-förslag. Den skriftliga delen, redovisad i A4 redogör för arbetets syfte, metod och en mer en ingående genomgång av inventering och analys. Slutligen presenteras en diskussion kring arbetets förlopp samt över frågor som väckts i och med dess tillblivelse och vad jag lärt mig.

## 1.3. Val av plats och bakgrund

Sedan tolv år tillbaka har jag bott i Uppsala

och sökandet efter en lämplig plats koncentrerades därför geografiskt runt denna stad.

I Uppsala och omnejd finns planer på att utveckla nya handelscentrum. Det finns emellertid befintliga handelscentrum där utemiljön är eftersatt. I Uppsala kommuns program för stadsdelen Boländerna uttrycks det att *”handelsområdet Boländerna saknar helt platser av offentlig karaktär. Detta är en brist och ett behov både för besökande och för de som arbetar i stadsdelen”*. (Uppsala kommun, 2007)

Jag har under mina år som boende i Uppsala flera gånger besökt detta handelsområde och skriver under helt på kommunens beskrivning av området. Hur kan en till ytan så stor, och för stadens handel så betydelsefull, plats vara så negligerad beträffande utemiljön? Rimligen ligger det inte enbart i besökarnas intresse att utemiljön förbättrades. Också de företag som bedriver näringsverksamhet bör gynnas av att områdets karaktär lyfts upp. Vilket företag vill inte kopplas samman med en behagfull upplevelse, också utanför själva butiken? Min gestaltning kan på så vis, sett från handelskedjornas perspektiv, liknas vid ett PR-jobb, något som lyfter företagets goodwill.

Handelsområdet Boländerna med sin traditionella storskaliga externhandelsutformning utgjorde därför ett högst lämpligt arbetsområde för det gestaltungs-förslag jag ämnade göra. Det var på många sätt så nära ett blankt blad att sätta pennan vid det går men samtidigt en befintlig plats. Att det ändå var en existerande plats och inte ett projekt i planeringsfasen, möjliggjorde enklare förstudier såsom inventering och analys.

Arbetets ansats ska också ses mot bakgrund av Uppsalas ambitioner som cykelstad. I flera år har Uppsala satsat på cykel-frågor men under 2015 annonserade kommunen att den nu siktar på att bli Sveriges bästa cykelstad. Målsättningen ska förverkligas inom tre år (Blomqvist, 2015). Satsningen syftar till att få fler Uppsalabor att välja cykeln som transportmedel och lig-





Drönbild över handelsområdet Boländerna, vy mot söder. Det externa köpcentret ligger i utkanten av Uppsala där staden övergår i det uppländska odlingslandskapet. Foto från Hitta © Fastout med tillåtelse från företaget genom Håkan Lindgren.

ger i linje med kommunens *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik* (2014). Den planen ska vara ett *”verktyg för att uppnå klimat-, miljö- och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala”* (Uppsala kommun, 2014). En ambition med mitt arbete är därmed också att skissa på idéer och förslag på insatser för hur en traditionellt bilburen miljö kan bli mer attraktiv för gående och cyklister. Handlingsplanen gör gällande att det krävs beteendepåverkansåtgärder för att få befolkningen att välja cykeln, jag tänker att detta arbete ses som en sådan åtgärd.

### 1.3.1. Beskrivning av området

Kvarteret Stormhatten, eller IKEA-området som platsen kallas i folkmun, utgör en del av handelsområdet Boländerna, beläget i sydöstra Uppsala. Boländerna är idag en stor stadsdel i Uppsala vars ursprungliga namn, Bodlandet, kommer från att bönderna på den tiden området enbart bestod av ett fåtal småtorp och odlingsmark hade bodar med redskap där. Detta då markerna var så pass långt från de bondgårdar som då låg i området. Med tiden växte området och Bodlandet blev Boländerna (P4 Uppland 2013). Efter andra världskriget kom industrinäringen igång ordentligt i Sverige och som ett led i detta bebyggdes området, huvudsakligen med industrier och verkstäder. Den karaktären har stadsdelen haft fram till 70-talet då stormarknadskedjan B&W (numera

COOP Forum) öppnade handelsverksamhet i Boländernas mest östra del, kvarteret Stormhatten. Kvarteret Stormhatten var från början det enda kvarteret inom vilket handel medgavs i det ursprungliga detaljplanerna (Uppsala kommun, 2014). Efterhand har fokus skiftats alltmer i Boländerna, från industriverksamhet mot service och handel och flera handelsaktörer har etablerat sig inom området där IKEA är det idag mest tongivande. Handelsområdet Boländerna är i marknadsmässig mening uppbyggt av två stycken handelscentrum. Detta enligt Swedish Shopping Centre Database (SSCD) som för statistik över handelscentrum i Sverige. Det första, Boländerna som motsvarar butiker över hela Boländerna, var färdigbyggt 1986. Ett mer samlat handelscentrum, Boland city, stod klart 2005 och innefattar ett 20-tal butiker i ett byggnadskomplex inom kvarteret Stormhatten, mellan Stångjärnsgatan, Verkstadsgatan och Rapsatan (SSCD, 2015).

I Uppsala kommuns program för Boländerna (2014) talas det om att kollektivtrafiken ska utvecklas i området och att framkomligheten för gående och cyklister ska ökas. Boländernas stadsbild ska med tiden bli tydligare och trevligare. Ett annat tydligt mål som programmet har är att stans södra entré, Gnistarondellen ska lyftas gestaltningmässigt (Uppsala kommun 2014). Detta handlar främst om utsidan av



handelsområdet, det som möter besökare till Uppsala kommandes från Stockholmshållet på E4:an.

Arbetsområdet ligger i Uppsalas utkant där staden möter odlingsmark. Länsstyrelsen beskriver detta odlingslandskap öster om Uppsala som slättlandskap, känt som Uppsalaslätten, en del av Upplandsslätten. Det är *”ett flackt landskap med bördiga åkrar som sträcker sig ända in till bebyggelsen”* och som *”domineras av utdikade lerslätter och större vattendrag”*. Landskapet består av vidsträckta vyer och stora arealer odlad mark som här och var bryts upp av moränhöjder med skog och bebyggelse (Länsstyrelsen, 2011).

#### 1.4. Problematisering

Stora handelscentrum byggs upp med syfte att bringa stora vinster på kort tid. Ordet köplada säger en del om omsorgen kring byggnadens utformning. Det rör sig ofta om stora prefabricerade byggnader som snabbt uppförs till låga kostnader för att kunna rymma så mycket handel som möjligt.

Faktum är att Sverige ligger i topp i Europa över länder med störst köpcentrumyta per invånare och expansionen går fortsättningsvis snabbt. Enligt en rapport från det internationella fastighetsföretaget Jones Lang LaSalle finns i Sverige 450 kvm köpcentrumyta per tusen invånare jämfört med 250 kvm som är snittet för Västeuropa. Det är alltså nästan dubbelt så mycket köpcentrumyta per person i Sverige. (Fastighetsvärlden, 2013). Som exempel på den fortsatta expansionen kan nämnas att fastighetsbolaget Aspholmen Fastigheter AB som äger och förvaltar Boland city planerar uppföra en 15 000 kvm stor ny handelsyta i kvarteret Flänsen, strax norr om kvarteret Stormhatten. (Aspholmen Fastigheter, 2015).

Med många stora köplador kommer också stora arealer av parkering, ytor som det ur handels-synpunkt, föga förvånande, inte läggs stora resurser på. Utemiljöerna får emellertid en stor inverkan på landskapsbilden. Då kommersen

är fokus hyrs tomterna kontinuerligt ut till de företag som för tillfället vill nyttja den för sin försäljning. De nya hyresgästerna vill ofta anpassa köpladan på tomten efter sin försäljning och byggnaderna i sig har, genom sin lågbudgetnatur, ofta en kort livslängd. Således byggs det, rivs det och byggs nytt igen under kortare cykler än vad som annars är brukligt. Enligt Jones Lang LaSalle-rapporten låg Sverige 2012 trea i Europa vad gäller volymer på fastighetsaffärer inom handel, något som är häpnadsväckande med tanke på Sveriges folkmängd, europeiskt sett, är förhållandevis liten (Fastighetsvärlden, 2013). Det är diskutabelt huruvida detta är hållbart. Ur det perspektivet är det intressant att undersöka hur dessa platser bättre kan utformas mer ekologiskt och för att tåla förändring bättre.

Då handelscentrum många gånger breder ut sig i städers utkanter är frågan hur dessa utemiljöer möter stad och land intressant. Externa handelscentrum är i sin natur främst inriktade på bilburna besökare vilket gör att de löper risk att bli barriärer för gående och cyklister. En annan problematik som dyker upp på ett planeringsplan är frågan kring en stads flerkärnighet. Det finns handelscentrum som gör anspråk på att bli nya citykärnor och byggs med tydliga ambitioner att likna en stad i sig själva, med kvarterskänsla och andra attribut som tillskrivs en stad. Det är med andra ord flera frågor som dyker upp inom problemrymden för utformningar av externa handelscentrum.

Störst fokus för detta examensarbete är emellertid de frågor som uppkommer vid gestaltningen av utemiljöer vid handelscentrum. Till dessa räknas de som rör upplevelsen på platsen. Dessa ytor upplevs för besökaren ofta som torftiga. Utemiljön är det första stora rum som en besökare möter då de kommer till ett handelscentrum. Det är av vikt att också detta rum ger en god upplevelse, att det välkomnar och ger ett gott första intryck. Hit hör också arkitektoniskt värde, det vill säga, dels att utformningen håller en god nivå men också att gestaltningen passar in i dess omgivning. I fallet

för externa köpcentrum inbegriper detta ofta att det ska passa in i naturlandskapet då dessa miljöer vanligen ligger i städernas ytterkanter. Mer platsspecifika problem som uppstår på gestaltningsnivån är hur parkering och lastzoner ska passas in i designen, såväl funktionellt som estetiskt. Viktiga kringliggande stråk, riktningar och vyer m.m. är andra faktorer att beakta. Likaså tillfartsvägar till och från området för bilar, men kanske framför allt för cyklister och gående. Ekologiskt hållbara lösningar blir också av relevans att undersöka. Då de hårdgjorda ytorna tar stora anspråk för dessa utemiljöer är dagvattenhantering och hantering av föroreningar frågor som man med gestaltningen kan ta sig an på olika sätt.

Som jag ser det är nyckelproblemet för denna typ av plats förhållandet funktion kontra estetik och upplevelse samt att hitta en balans dem emellan. Områdets användning är tydlig, att fungera som parkeringsplats för butikernas besökare. Utmaningen är att nå en utformning som ger området karaktär och upplevelsevärden utan att funktionen åsidosätts.

## 1.5. Syfte och frågeställningar

Syftet med arbetet är att gestalta en utemiljö i anslutning till ett handelscentrum där jag valt parkeringsytorna vid IKEA, Coop och Boland City i Uppsala som exempel. Målet med gestaltningen är att visa hur ett parkeringslandskap kan formges med en god upplevelsenivå där grönytors potential tas tillvara och lyfter platsen samtidigt som designen ska tillgodose handelscentrets väsentliga funktioner.

Parallellt med detta finns motivet att utforma ett parkeringslandskap som bättre tillmötesgår cyklande och gående besökares behov i en miljö som traditionellt sett är förknippad med biltrafikanter.

Den huvudsakliga frågeställningen för uppsatsen är således:

- Hur ska parkeringslandskapet på bästa sätt utformas med högre upplevelsevärde utan

att den huvudsakliga funktionen åsidosätts?  
Underliggande frågor som blir aktuella i besvaret av huvudfrågan:

Hur ska parkeringslandskapet utformas;

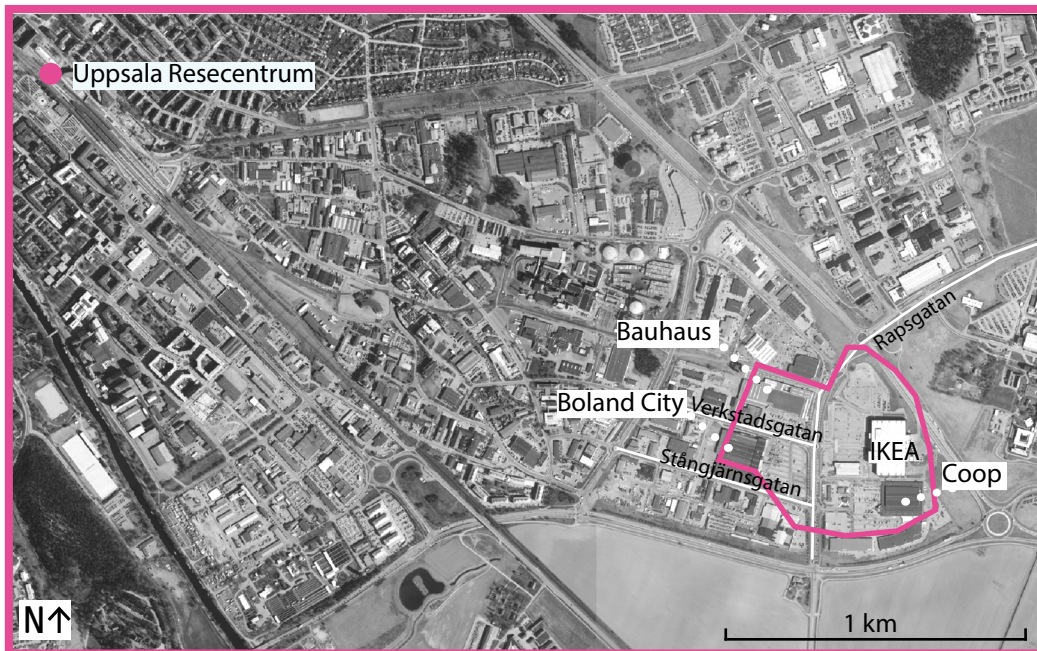
- med en större omsorg för hållbarhet?
- för att passa in i det kringliggande landskapet?
- med en skala, anpassad också för de gående och cyklande besökarna och inte bara de bilburna?

## 1.6. Avgränsningar

Arbetet är geografiskt avgränsat till utemiljöerna kring IKEA, Coop, Boland City m.fl. inom kvarteret Stormhatten i Fyrislund i Uppsala, en del av handelsområdet Boländerna.

Fokus för examensarbetet är att gestalta utemiljöerna vid kvarteret Stormhatten, ett parkeringslandskap av offentlig karaktär vid ett handelscentrum. Då fokus ligger på gestaltning har arbetet inte detaljstuderat trafiksituationer. I viss mån har nya cykel- och gångstråk föreslagits som en del i förslaget. Dessa är emellertid inte detaljutformade utan föreslagna mer på ett principiellt plan.

Gestaltungsförslaget ska ses som ett översiktligt förslag på utformning som exemplifierar gestaltungsprinciper och idéer väl anpassade för området mera än att visa varje teknikalitet. Målbilden är ett idétävlingsförslag. Förslaget kommer därför inte gå in och visa detaljutformade delar. Det gäller också för växtgestaltningen, som är en del av förslaget men inte fokus för framställningen. Inom ramen för detta arbete ryms därför inte årstidsdynamiska växtprogram exempelvis. Inom gestaltungsförslaget tas också lösningar upp för ekologisk dagvattenhantering med biodiken och permeabla beläggningar. En ingående redogörelse för hur dessa växtbäddar och ytor är uppbyggda eller en fördjupning i begreppet bioretention, dvs. den reningsprocessen som sker av dagvattnet genom vegetationslösningar (Ciria, 2007) ligger inte heller inom arbetets fokusbild.



Arbetsområdets läge i Uppsala tätort.  
Skala 1:25 000.  
Flygfoto från Hitta ©Lantmäteriet 2012/901

Uppsala tätort. Skala 1:100 000

## 2. METOD

För besvarandet av arbetets frågeställning har en kombination av arbetssätt tillämpats. Dessa inbegriper en litteraturstudie, inventering, analys och framtagande av program, platsbesök, studiebesök på andra parkeringsplatser, internetsökningar och kart- och bildanalyser. Men också en hel del eget skissande.

### 2.1. Litteratursökning

Litteraturstudien har fokuserats på metoder för gestaltning av handelscenterprojekt och parkeringsplatser men också studier av planer för tidigare och aktuella projekt som rymmer inom problemrymden samt kommunala planer som behandlar mark där handelsexploatering planeras eller för det aktuella området för min omgestaltning.

Huvudfokus för litteratursökningen var att studera nya idéer och moderna angreppssätt att använda vid gestaltning av en utemiljö i anslutning till handelscentrum. För att öka min förståelse för dessa utemiljöer och parkeringsplatser i synnerhet var syftet också att bekanta mig med dess historiska bakgrund. Den litteratur jag lutat mig främst emot i dessa eftersökningar har varit den amerikanske professorn, i landskapsarkitektur och stadsplanering, Eran Ben-Josephs bok *ReThinking a Lot: the design and culture of parking* (2012). I detta verk redogör Ben-Joseph för tillvägagångssätt att närma sig planering och designen av parkeringsplatser dess morfologi, påverkan på miljön, estetik och sociala betydelser. Han presenterar dess historik och utveckling samt hur designen av platser för parkering nu går en ny väg till mötes med en större medvetenhet kring ekologisk hållbarhet där han visar exempel på nya innovationer och principer för parkeringsplatser bättre anpassade för den moderna staden.

Ben-Joseph framhäver i sin bok att de flesta standards och referensböcker kring parkeringsytor mestadels behandlar dimensioner och att lite sägs om designen av dessa ytor och dess upplevelse (Ben-Joseph 2012, s.6).

Utöver Ben-Joseph har jag sökt inspiration och uppslag mestadels på nätet. Jag använde sökorden parking lot, parking lot+design, green parking, utemiljö+handelscentrum, parking design layout, parking design standards. Sökningarna är gjorda i Google direkt men också i den nationella sökdatabasen LIBRIS, SLU-bibliotekets egna databas LUKAS samt i EPSILON, sökdatabasen över studentarbeten. Bland studentarbeten har jag också använt sökorden gestaltning för att ta del av tidigare examensarbeten med liknande ansats. Nätsökningarna resulterade främst i olika strategier och vägledningsdokument från universitetsinstitutioner, myndigheter och stadsförvaltningar runt om i världen. Utav dessa är det huvudsakligen två texter från University of Washington som varit behjälpliga; artikeln *Parking lot parks* (okänt år) av trafikplaneraren Jeremy Fichter samt rapporten *Trees, Parking and Green Law: Strategies for Sustainability* skriven av skogs- och miljöforskaren Kathleen L. Wolf (2004).

Då en del i syftet med arbetet är att utforma utemiljöer som bättre tillmötesgår de cyklande och gående besökarna har jag också letat stoff som behandlar sådana frågor. En rapport som sammanföll väl med mitt arbete var Kalmar kommuns *Kalmar Cykelstad: Åtgärder för ökad cykling till traditionellt bilburna handelsområden* (2014). Rapporten presenterar ett helhetsperspektiv för de cyklande besökarna på två större köpcentrum i Kalmar. Den kommer också med åtgärdsförslag som siktar på att förbättra

upplevelsen för cyklister och uppmuntra besökarna att göra sina inköp med cykel istället för med bil. Jag har också tagit del av White arkitekters och Spacescapes *Cykelstaden - En idéskrift om stadsplanering för mainstreamcyklistens återkomst* (2011).

Vidare har jag använt mig av litteratur som jag tagit del av från tidigare terminer under utbildningen. Detta dels till hjälp under gestaltandet såsom Nick Robinsons *The Planting Design Handbook* (2004) och Carmona med fleras *Public Places Urban Spaces* (2003) dels till hjälp att förankra mitt koncept i förslaget såsom Cserhalmis *Fårad mark* (2002). För analys av platsen har Kevin Lynchs bok *The Image of the City* (1960) gett vägledning. Ian Thompsons *Ecology, Community and Delight* (1999) har inspirerat uppdelningen av min analys i tre olika värdeaspekter.

## 2.2. Inventering

Inventeringen bestod i att undersöka områdets befintliga beskaftenhet vad beträffar material och utrustning men också hur man som besökare upplevde platsen, vad man såg och kände och hur besökarna använde platsen. Platsbesök gjordes den 4 november 2014 samt 2 och 9 februari 2015. Vid inventeringsbesöken la jag stor vikt vid att se hur människor rörde sig över platsen, i bil såväl som till fots eller på cykel. Vilka olika stråk kunde urskiljas och var fanns det behov för nya eller tydligare sådana? Jag undersökte också var bilarna stod parkerade under mina besök och hur stor del av ytorna som användes för den funktionen.

En annan del av inventeringen gjordes genom att ta del av kartunderlag som jag fick ta del av från Uppsala kommun och planeringsunderlag för området från kommunens hemsida.

## 2.3. Analys

Min analys av utemiljön vid handelscentret var en kombination av de metoder för platsanalys som jag lärt mig tidigare under utbildningen. Främst fokuserade jag på upplevelsen av platsen och dess rumslighet. Jag studerade delvis

också området utanför mitt arbetsområde. Denna skiljde sig nämnvärt från platsen jag jobbade med och jag kom under arbetet fram till att jag ville inkorporera element utifrån på platsen.

### 2.3.1. Strukturanalys

Jag har i huvudsak använt mig av en variant av Kevin Lynchs strukturanalys som metod för att analysera platsen. Lynch särskiljer i *The Image of the City* (1960) fem strukturelement som påverkar människors uppfattning av en plats och hur de kommer ihåg den eller läser den. Dessa var del också i min analys även om jag inte använde mig av hans tillvägagångssätt att fråga andra människor om dess uppfattning av området utan mera utgick ifrån min egen uppfattning. Strukturelementen är;

- Stråk (där människor på olika sätt tar sig fram) – En kartläggning av dessa var en viktig del av min analys. Detta då bilburna, gående och cyklister och deras rörelse och interaktion gentemot varandra liksom dess stråks hierarkiska ordning samt möjlighet till orientering inom området var viktiga faktorer jag identifierade under mitt arbete.
- Barriärer (fysiska, visuella eller mentala gränser) – Hade också en markant betydelse i min analys då området hade en så tydlig avskildhet från det omgivande landskapet.
- Distrikt (delar inom platsen som skiljer sig från varandra på olika sätt) – En indelning i distrikt eller kvarter som jag benämner dem i mitt arbete var en signifikativ del av min analys då det fanns kvarter som tydligt hade olika karaktär och förutsättningar för gestaltning.
- Noder (knytpunkter eller strategiska punkter med extra koncentration av områdets funktioner) – Utöver vägnas korsningar och rondeller var det främst entrézonerna till handelsplatserna som utgjorde noder i min analys.
- Landmärken (fysiska objekt som fungerar som referenspunkter och underlättar orienteringen) – Saknades i hög grad på platsen om man bortser områdets väggar med

köpladorna och dess stora byggnader och entréer med stora skyltar såsom IKEA-byggnaden eller Boland City-komplexet.

### 2.3.2. Det kringliggande odlingslandskapet

Förutom att själv okulärt studerat odlingslandskapet utanför mitt arbetsområde samt från flygbilder har jag också tagit del av en landskapskaraktäranalys (Länsstyrelsen, 2011) framtagen av en samarbetsgrupp från Uppsalas, Östhammars, Tierp och Hebys kommuner. Den behandlar Upplands karaktärslandskap och däribland det uppländska slättlandskapet till vilket odlingslandskapet hör.

### 2.3.3. Volymstudie

För att närmre undersöka hur platsen svalde större formelement gjorde jag under platsbesök också en volymstudie

### 2.3.4. Analys av litteratursökning

Ett sista led i min analys var att utefter de riktlinjer, strategier och referensprojekt jag tagit del av under mina förstudier göra klart vad jag ville att min gestaltning skulle göra för jobb på platsen. I detta skede punktade jag upp de viktigaste aspekterna ifrån litteratursökningen indelat under estetiska, ekologiska och sociala aspekter. Dessa ihop med lärdomarna från min mer platsspecifika analys utgjorde sedan basen för mitt program och gestaltning.

## 2.4. Gestaltning

Inventeringen låg till grund för analysen som i sin tur ledde fram till att jag tog fram viktiga gestaltungsprogrampunkter och en programplan som skulle svara mot analysen. Vad analysen identifierade som svagheter eller styrkor skulle sedan gestaltungsprogrammet förbättra eller säkerställa vad som fungerade bra. Som ett led i denna process tog jag fram en bärande idé som ihop med programpunkterna sedan ledde mig genom gestaltungsfasen.

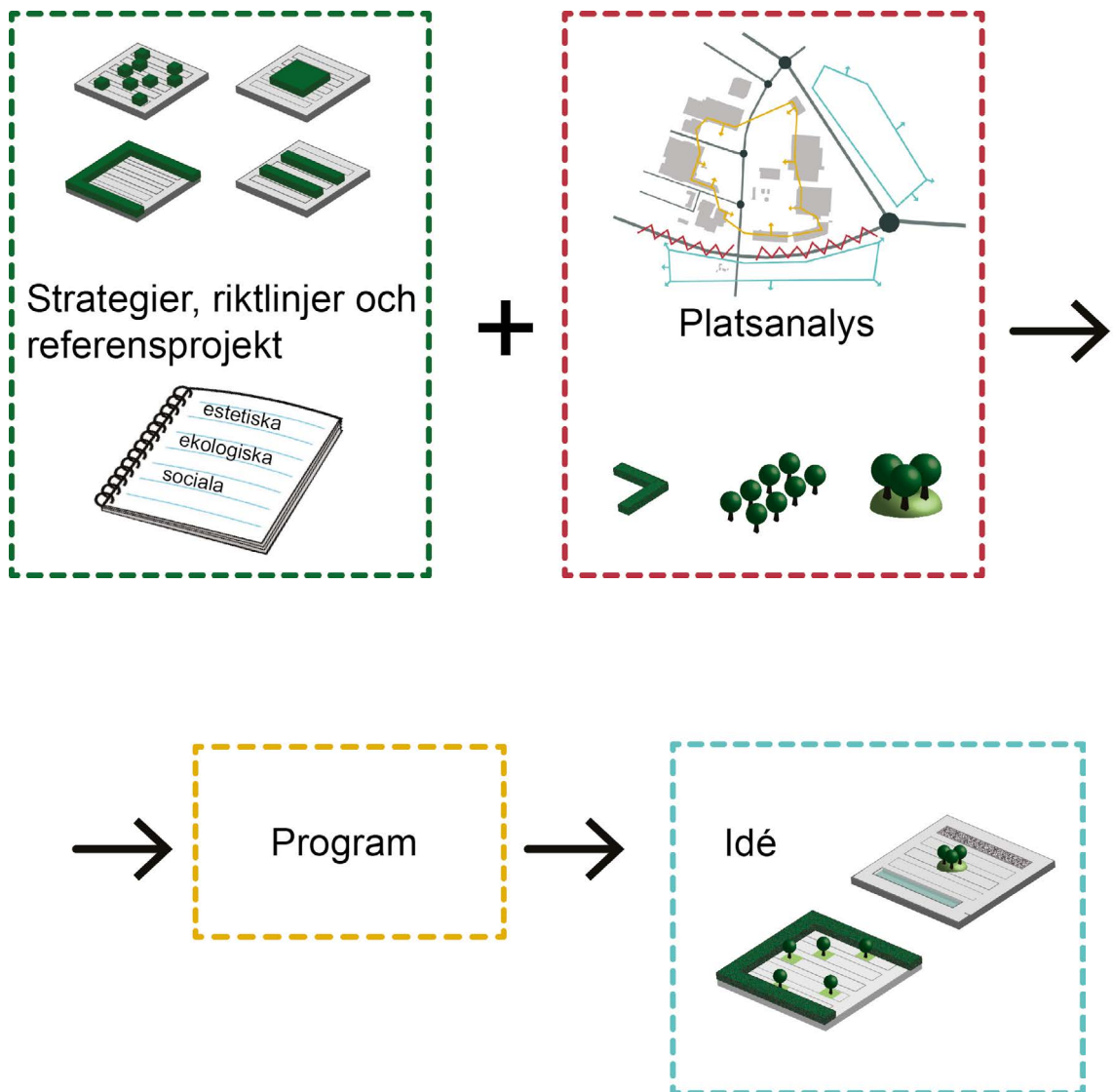
En viktig del i mitt gestaltungsarbete var en metod jag arbetat efter i tidigare designkurser

under utbildningen och en metod jag fått rådet att använda mig av från min handledare. Den handlar om fyra områden som idén ska luta på och gå in i olika grad; disposition, funktion, material och rumslighet. Denna metod har hjälpt mig mycket under arbetsprocessen och jag har kunnat testa under arbetet mot dessa kriterier att jag får med konceptet genom det viktigaste aspekterna av gestaltandet. Jag skrev också ner mina tankar kring hur jag ville ha det. Att sätta ord på ambitionerna med formgivningen gjorde det mycket lättare att gå vidare och rita upp dem därefter.

I inledande delar av gestaltandet gjorde jag handskisser för att prova olika sätt att applicera min idé på platsens ny utformning med tiden blev det mer arbete i diverse dataprogram. Planer gjordes också till en början för hand men har sedan förfinats i Adobe Illustrator. På liknande sätt har jag jobbat med sektioner där också Photoshop använts för finputsning. Många av bilderna i arbetet har jag monterat om och lyft fram vissa aspekter mer med hjälp av Adobe Photoshop. Perspektivbilder har först grovt modellerats upp i Google Sketchup för att förfinas mer i Photoshop. Sketchup var också behjälplig för att skissa i 3D och dra upp olika stora volymer och avskärmningar. Ett sådant skissande gör sig väldigt bra i det programmet då man, virtuellt, kan gå runt i sin egen modell.

## 2.5. Presentation

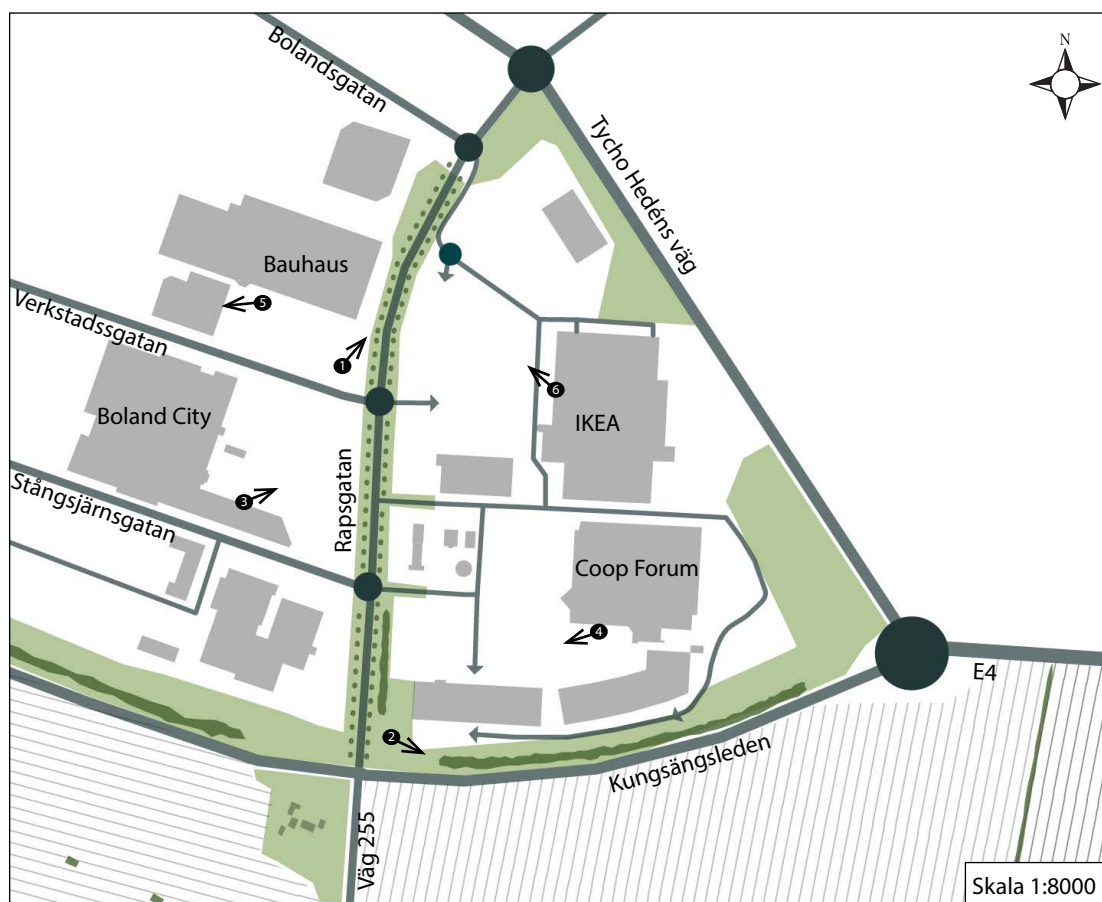
Kontinuerligt under arbetet har jag haft en dummy i Adobe InDesign där jag samlat mina texter och bilder för att hålla koll på vad jag har gjort och vad som ska till i min presentation. Presentationen är en av de mest betydande komponenterna för examensarbetet och det har varit viktigt att visa den mest kärnfulla informationen vad gäller bilder och text på de A1-planscher på vilka man ska kunna förstå förslaget helt.



Schematisk bild över metodkedjan som tog mig från förstudier, analys via program till idén som låg till grunden för gestaltningen.



## 3. INVENTERING



### 3.1 Vegetation

Det befintliga växtmaterialet består huvudsakligen av en lönnallé längs med Rapsgatan samt mindre buskplanteringar invid enstaka entréer, i anslutning till Rapsgatan och dess tvärgator samt som i viss mån som inramning åt parkeringsytorna. En större träd- och buskplantering löper längs Kungsängsleden i syfte att skilja av handelsområdet med det utanför liggande åkerlandskapet med åkerholmar och dikesvegetation. Inom parkeringsområdet och i dess utkanter finns ett fåtal trädplanteringar utspridda. Tillväxten på dessa lönnar är dålig då dess planteringsytor överlag är för små.



FOTO: BACKMAN,  
FEBRUARI 2015

1 Lönnallén längs med Rapsgatan är det mest utmärkande inslaget av vegetation i området. Träden verkar välmående.





FOTO: BACKMAN,  
SEPTEMBER 2015

2 Längs med Kungsängsleden löper täta avskärmade träd- och buskplanteringar. Vegetationen är av typen naturlig plantering, dvs. uppbyggd av arter som naturligen växer på ståndorten. Arterna i det här fallet är mestadels rönn, skogskornell, fläder, hagtorn, hassel,



FOTO: BACKMAN,  
FEBRUARI 2015

3 Växtematerialet på platsen är begränsat. Längs med vissa fasader kring entréerna finns planteringsbäddar, som här vid Boland city-komplexet med oxbär.



FOTO: BACKMAN,  
NOVEMBER 2014

4 Stora asfalterade ytor med små planteringsöar av träd- och buskplanteringar.

Överlag är växtematerialet ytterst begränsat i förhållande till områdets storlek. Av det aktuella arbetsområdet, totalt sett, utgörs ca 92% av hårdgjord, ogenomtränglig, asfalterad yta. Vid inventering av ytans fyra större parkeringsområden, visade sig ingen av dessa ha en trädplanteringstäthet över 1st/1000m<sup>2</sup>.



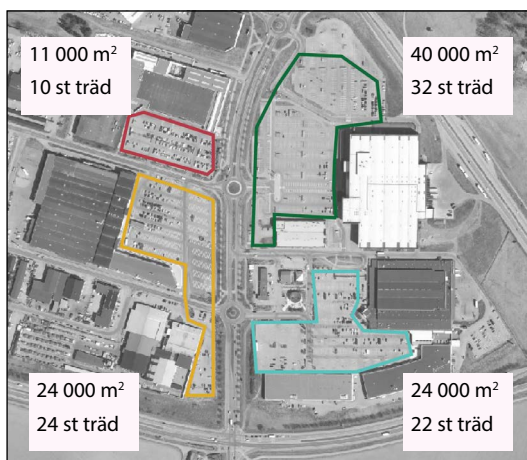
FOTO: BACKMAN,  
SEPTEMBER 2015

5 Vid Bauhaus och Elgiganten löper en långsgående central plantering bestående av lönnar och ölandstok.

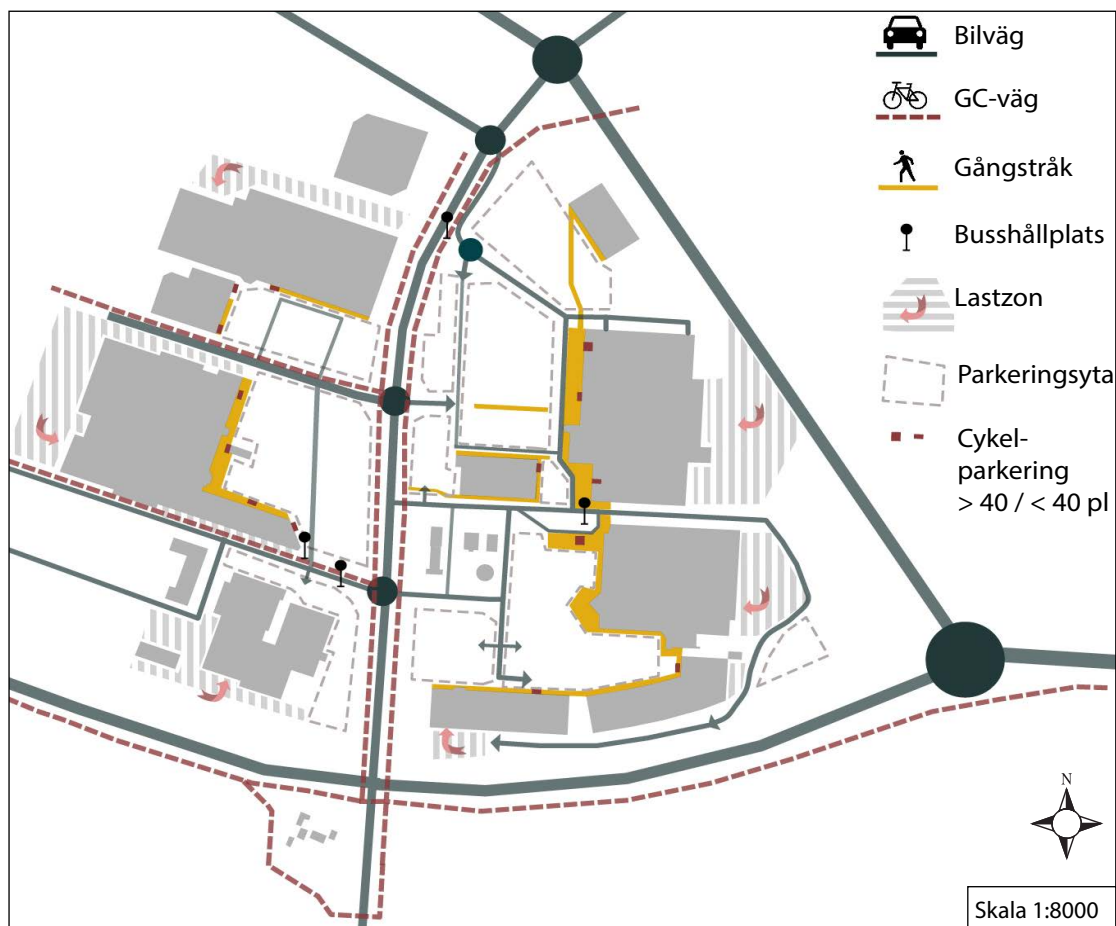


FOTO: BACKMAN,  
NOVEMBER 2014

6 De fåtal träd som planterats har inte nått någon nämnvärd storlek. Kundvagnsstationer och skyltar framträder desto mera. Här sett uppifrån IKEAs



Antal träd planterade i parkeringsytorna i området. Arealerna avrundade till närmsta tusental kvadrater. Flygfoto från Hitta. ©Lantmäteriet 2012/901



### 3.2. Stråk och trafik

Biltrafiken dominerar området med större motorstråk som tunnas ut ju längre in i handelsområdet man kommer. Från Kungsängsleden och Tycho Hedéns väg når man platsen genom Rapskatan som löper rakt igenom området och förgrenar sig inom det. Inom parkeringsytorna är bilstråken friare och mer otydliga.

God anslutning till området för cyklister finns men tillfartsvägarna från Rapskatan över parkeringsytorna och fram till entréerna är otydliga. Gångtrafiken inom området är i huvudsak koncentrerad längs fasaderna och till och från busshållplatser. Det finns ytterst få stråk för gående över parkeringsytorna.

Köpladorna har en tydlig struktur av inbjudande entréer och anonyma baksidor för avlastning



FOTO: BACKMAN,  
SEPTEMBER 2015

Ett undantag. Till den senast byggda Stadium-byggnaden är gångstråket tydligt markerad i asfalten med övergångsställen och en upphöjning från parkeringsytorna.

av varor.

För cyklister finns mindre cykelställ utplacerade



Nulägesbild skala 1:5000. Antal bilparkeringsplatser avrundat till 5-tal samt områdets viktigaste målpunkter. Fotot är väl representativt för hur många bilar som står på parkeringarna en normalt välbesökt dag och framför allt var de står parkerade. Stadium-byggnaden är inmonterad av författaren. Flygfoto från Eniro ©Lantmäteriet, i2012/901

längs med köpladornas fasader. Två större cykelparkeringsplatser finns. En vid Coop i närheten av busshållplatsen och en under tak i närheten av IKEAS entré.

Parkeringsplatser för bilar finns det gott om i hela området. Utöver ytparkeringar har IKEA

flera platser under tak. Ett flertal platsbesök gjordes för inventering. Under samtliga besök var bilparkeringsplatserna längst ut från byggnaderna, närmast Rapsgatan, nästintill fria från bilar.



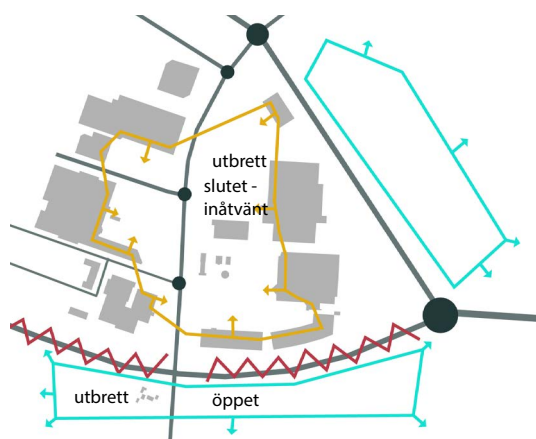
## 4. ANALYS

Här följer en mer genomgående analys än det som presenteras på A1-planschererna där analysen presenteras mer i sammanfattad form.

I avsnitten 4.1- 4.4. presenterar arbetets platsanalys. Därefter redogörs för den analys av literatursökningen som gjorts. Denna har utförts med fokus på andra riktlinjer och strategier jag tagit del av för att få klart för vad jag ville att min gestaltning skulle göra för jobb. Denna del är uppdelad i tre olika aspekter; estetiska, ekologiska och sociala.

Då mitt program och min gestaltning också kom att ta form efter element hämtade ifrån det omgivande odlingslandskapet på Uppsalaslätten redovisas i avsnitt 4.6 också de förstudier jag gjorde för att lokalisera vilka landskapselement som skulle passa in för att i en omarbetad form utgöra gestaltningens byggkomponenter eller moduler.

### 4.1. Rumslighet



Området är vidsträckt och glest utrustat med annat än platser för bilar att parkera. Som jämförelse motsvarar parkeringsytorna i det nordöstra kvarteret, mellan IKEA,

Stadium och Kläddagret, ytan av sju fullstora fotbollsplaner. Enstaka träd, belysningsmaster samt kundvagnsgarage utgör inredningen för platsen som har en tydlig sluten och inåtvänd karaktär i och med de kringliggande byggnaderna med dess höga fasader och väl skyltade entréer. Utöver huskropparna finns barriärer ut mot åkerlandskapet i form av träd- och buskplanteringar och de större vägarna. Bussvändplatsen vid kollektivtrafikens ändhållplats är en mindre men ändå märkbar barriär mellan IKEA och Coop. Ytan är liksom slätterna runtom till synes platt vilket än mer bidrar till ett upplevelsefattigt intryck.

### 4.2. Stråk, zoner och karaktär



#### 4.2.1. Tillfartsvägar in och ut ur området

Fram till området och Rapskatan är det lätt att ta sig såväl med bil eller med cykel men därefter blir biltrafikens dominans påtaglig. Tillfartsvägarna från det kommunala gång- och cykelnätet är luddiga och ibland ologiska. Framför allt på den östra sidan av Rapskatan är det besvärligt att som gående och cyklist ta sig till de större entréerna, såsom IKEAs och Coop Forums ingångar. De stora parkeringsytornas

beskaffenhet med frihet att köra överallt ihop med bristen på element eller riktmärken gör att dessa ytor blir ett ingenmansland där orienteringen upplevs rörig. Cyklister och gående tycks liksom bilförare få åka varsohelst men då inga tydliga stråk finns upplevs platsen i helhet som diffus och osäker.

#### 4.2.2. Entrézonerna

Zonerna utanför de större entréerna är viktiga ytor att beakta, likaså ytorna närmast fasaderna. Längs med det senast byggda komplexet Boland city är ytorna längs fasaderna och entrézonerna väl omhändertagna. Det finns cykelparkeringar utspridda i lagom mängd och problem med nivåskillnader i områdets sydvästra hörn är bra lösta med stödmurar och



Entrézon utanför ingången till varuhuset Boland City.

ramper samt planteringar. I viss mån är ytorna längs med fasaderna på köpladorna i sydost också välfungerande. Det finns en tydlig yta för gående att röra sig på längs byggnaderna och mindre cykelparkeringar utplacerade. De mer problematiska entrézonerna finns utanför IKEA och Coop Forum som i mångt och mycket saknar en välkomnande karaktär och



utformning.

#### 4.2.3 Parkeringsplatser för bil och cykel

Enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm är minsta antalet p-platser som byggherren ska uppföra; 9 bilparkeringsplatser (bpl)/per 1000 m<sup>2</sup> BTA (bruttoarea) för handel och 20 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA för livsmedelshandel. (Uppsala kommun, 2013). IKEA, som är den aktör som lockar flest besökare i handelsområdet, är mer att betrakta som tillhörande volymhandeln än livsmedelshandeln men de tillhandahåller också livsmedelsvaror. Räknat därför med den mer generösa parkeringsnormen (20 bpl/1000 m<sup>2</sup> BTA) är minimumkravet parkeringsplatser som ska finnas i anslutning till IKEA-varuhuset 720st, då bruttoarean för IKEA Uppsala är 36000 m<sup>2</sup>. Enligt ett faktablad om IKEA Uppsala finns emellertid 2200 st bpl varav 700 st under tak. (IKEA, 2009). Detta överensstämmer inte riktigt med dagens situation. Den norra parkeringen, som enligt min beräkning med hjälp av flygfoto då bestod av 600 bpl är nu bebyggd med en stor Stadiumbyggnad. Besökarna till den köpladan tar idag upp många av de kvarvarande ca 400 platserna, men långt ifrån alla. Oavsett så finns betydligt fler parkeringsplatser för bilar än vad som normen föreskriver som minimum. Även om IKEA är ett varuhus som lockar många besökare och säkerligen därför behöver fler P-platser än minimum står, enligt min analys, de flesta utomhusplatser tomma större delen av året. Det är främst de platser som ligger längst ifrån entréerna som sällan används. Liknande förhållanden råder vid övriga parkeringsplatser inom handelsområdet.

Beträffande cykelparkeringsplatser (cpl) är det inte lika generöst ställt som för tillhandahållna bilparkeringsplatser. Det finns, som ovan nämnts mindre cykelparkeringar utplacerade längs med fasaderna och de mindre målpunkterna och entréerna, vilket är bra. I viss mån finns också större cykelparkeringar i anslutning till de större målpunkterna IKEA, Boland City och Coop Forum men de har inte någon framträdande plats och saknar den utformning som jag tänker krävs för att

uppmuntra fler besökare att välja cykeln. Det är ej heller tillräckligt många till antalet. Enligt cykelparkeringsnormer i *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus* (SKL och Trafikverket, 2010) gäller för handel 20-30 cpl/ 1000 m<sup>2</sup> BTA. Detta skulle enbart för IKEAs del innebära 720-1080 st cpl baserat på IKEAs 36000 m<sup>2</sup> BTA. Så många cykelparkeringsplatser är det inte i närheten av utanför IKEA, enligt min uppskattning finns ca 100 cpl. Räknat efter samma normer uppnår ej heller entréerna vid Boland City och Coop dessa kriterier.

Goda möjligheter att parkera sin cykel i välorganiserade cykelparkeringsplatser uppmuntrar cyklande. Näringsidkare är sällan medvetna om och underskattar cyklisternas köpkraft i förhållande till bilisternas. Därför läggs det säl-lan resurser på cykelparkeringsplatser. (White arkitekter och Spacescape, 2011).

I linje med Uppsalas ambitioner som cykelstad borde det erbjudas bättre möjligheter att parkera med cykel i området, såväl i antal platser som i resurserna lagda på dess utformning och i hur framträdande de är i utemiljöerna runt butikerna.

IKEA slår emellertid ett slag för ett mer

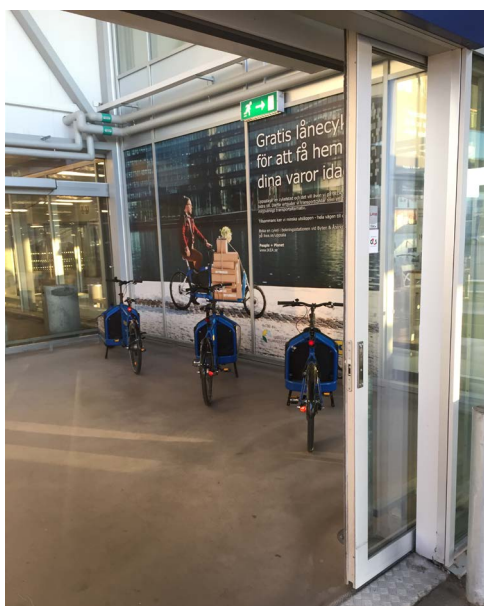


FOTO: BACKMAN, SEPTEMBER 2015

hållbart resande i det att de erbjuder särskilda låncyklar för hemtransport av varor. Möjligheten att nyttja denna förmån är inte tillräckligt väl förmedlad för besökarna. Precis som i fallet för cykelparkeringarna, har detta göra med en placering av dessa som kunde varit betydligt mer framträdande.

#### 4.2.4. Lastzoner

Hantering av lastning till och från handelskedjorna och dess byggnader är en av områdets styrkor. I stort sett all lastning sker på baksidan. Denna funktion krockar inte med övriga funktioner och förhindrar ej heller möjligheterna att inom området förbättra platsens karaktär, upplevelsequaliteter eller sociala, ekologiska och estetiska värden.

#### 4.2.5. Stråk för gående

Stråken för gående är koncentrerade längs husfasaderna men att ta sig från handelskedjorna öster om Raps-gatan till Boland city, Systembolaget eller Bauhaus i den västra delen av området är mer problematiskt. Överlag upp-



FOTO: BACKMAN, SEPTEMBER 2015

muntrar den befintliga strukturen till ett ökat bilanvändande.

#### 4.2.6. Karaktär

De vidsträckta, platta parkeringsfälten är symmetriskt ordnade och påminner om åkerfälten utanför. Till skillnad från åkrarna saknar emellertid stadslandskapsfälten landskapselement som bryter av och skapar spänning eller ger ledning och sammanhang. Som besökare är den överhängande upplevelsen av platsen att den känns rörig. Då stora delar enbart är större asfalterade ytor utan vägledande och orienterande element är det

svårt att veta hur man bäst ska ta sig fram över ytorna.

Då platsen är så innehållslös och platt är siktlinjerna inom området obrutna men trots dess vidsträckthet finns inte mycket att fästa blicken vid. Fasadernas höjder tillåter större volymer inom området utan att dessa kommer påverka orienteringen mellan handelsplatserna nämnvärt. Vyer utifrån området mot åkerlandskapet



är, på grund av platsens slutna natur, så gott som obefintliga.

#### 4.3. Kvarter

Området kan med fördel delas upp i fyra olika kvarter. Detta då de olika delarna skiljer sig åt i karaktär, förutsättningar och behov av förändring. För de västra delarna "kvarteret Boland City" (1) och "kvarteret Bauhaus" (2) är ytbehovet av P-platser stort. Samtidigt är den befintliga grundstrukturen i P-platzernas organisation och entrézoner värda att bevara. Det stora "kvarteret IKEA" (3) är mer öppet och rummet storskaligt med IKEA-byggnaden som en stor husvolym. Behovet av P-Platser för denna yta har minskat i och med parkeringsgaraget under IKEA-huset. "Kvarteret Coop" (4) är brokigt och kan sägas bestå av flera mindre kvarter. Bristen på orienterbarhet är påtaglig för detta kvarter.

#### 4.4. Volymstudie

Då området var så pass vidsträckt och platt och fasaderna runt om uppmättes till mellan 8-20 m höga var det relevant att undersöka hur platsen svalde större formelement i en volymstudie.

#### Volymstudie



Volymstudien företogs under ett platsbesök vintertid då stora volymer av snömassor skottats ihop till högar.



Genom att studera massorna och hur dess volymer harmoniserade i de omgivande rummen gjordes en bedömning i hur mottaglig platsen var för större formelement.



Mest mottaglig för större formelement var kvarter 3. Det området innehöll den högsta huskroppen IKEA och var också det mest vidsträckta och tommaste kvarteret.

Under vintern röjs parkeringsplatsernas snömassor ihop till högar av betydande storlek. Genom att gå runt i området och

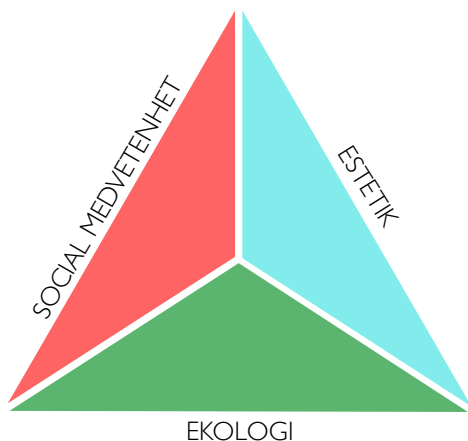
FOTO: BACKMAN,  
NOVEMBER 2014



studera hur dessa volymer landade i rummet fick jag en bra känsla för hur mottagliga olika delar av området var för formelement. Detta framkom extra tydligt i efterhand då jag också färgmarkerade snöhögarna i mina fotografier .

#### 4.5. Analys av litteratursökning

Kopplat till platsanalysen har en analys gjorts av den litteratursökning inriktad på riktlinjer och strategier för att gestalta liknande platser. Detta för att tydligare få fram vilket jobb jag vill att min gestaltungsförslag ska göra på platsen. Den här delen av analysen är indelad i kapitel om estetiskt, ekologiskt och socialt knutna aspekter. Uppdelningen är inspirerad av Ian Thompsons modell för



Figur: Fritt efter Thompson (1999).

god landskapsarkitektur, trivalent design. Denna innefattar de tre värdena ekologi, estetik och social medvetenhet. De bästa landskapsarkitekturprojekten är, enligt modellen, de som maximerar samtliga tre värden (Thompson, 1999).

Som nämnts tidigare fokuserar arbetet, emellertid, mest på det estetiska, såsom upplevelsen på platsen och det arkitektoniska värdet. Därför har jag gjort bedömningen att det är dessa värden som förslaget främst siktar på att höja. Ambitionen är likväl att få med alla tre aspekter då det gör förslaget mer hållbart på en bredare front.

##### 4.5.1. Estetiskt

Som också är fallet för Boländernas handelscentrum, är större parkeringsytor, estetiskt sett, en styggelse för stadsplanerare. Upplevda inifrån är de svårläsliga och förvirrande och utifrån skapar de hålrum i stadsstrukturen och bryter av kontinuiteten i stadens form och underbygger platskänslan (Fichter, u.å.). För det här handelsområdet tillkommer en dimension, upplevelsen av platsen sett uppifrån. IKEA, som är handelsområdets stora besökarmagnet hyser sin restaurang några våningar upp i byggnaden. Genom stora panoramafönster som blickar ut över hela området kan hundratal besökare varje dag se platsen ur ett fågelperspektiv. Då parkeringsplatsers huvudsakliga funktion är att lagra bilar under tiden då butikerna har öppet står de under en stor del av dygnet mer eller mindre tomma (Fichter, u.å.). Följaktligen vore det intressant att skapa en plats som, också när den inte används som mest, skänker upplevelsevärde sett utifrån och uppifrån.

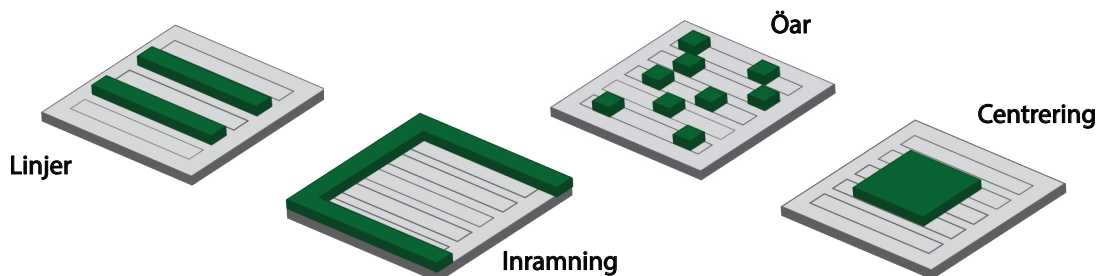
Historiskt sett har de estetiska åtgärderna för dessa platser landskapsarkitektoniska utformning främst handlat om att dämpa de visuella avtryck som parkeringsytor satt i stadsbilden. Det kan vara att skärma av dessa ytor med planteringar i ytterkanterna eller klausuler satta av de samhälleliga organen som anstiftar ett minimiantal trädplanteringar per parkeringsplats (Ben-Eran, 2012). Det var estetiska hänsynstaganden som gav upphov till de första regleringarna kring



FOTO: BACKMAN, SEPTEMBER 2015

Två vanliga gestaltungsprinciper för parkeringsytor är "linjer" och "inramning". Här utanför Ångströmlaboratoriet i Uppsala fungerar större häckplanteringar som avskärmande element men ger också platsen ett eget estetiskt uttryck.





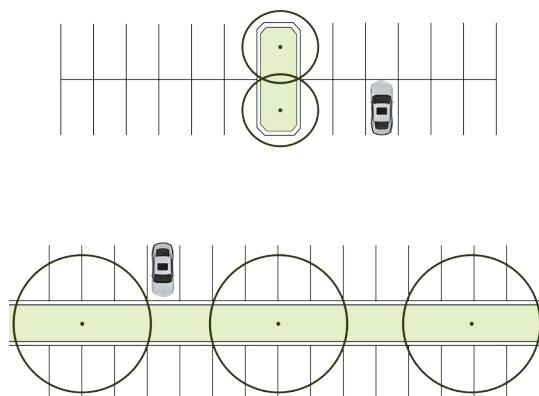
Gestaltungsprinciper som växtligheten på parkeringsytor vanligen inrättar sig efter.

växtlighet vid parkeringsytor, de sociala och ekologiska aspekterna har först på senare år aktualiserats (Wolf, 2004). Det som ansetts viktigast att mildra med planteringar är att parkeringsplatserna alltid uppfattats fula men också att de skapar buller och bländar. Avskärmande växtlighet dämpar dessa effekter men stärker också platskänslan och överbryggar hållrummen i stadsstrukturen. Utöver krav på avskärmande växtlighet rör riktlinjer ofta två andra områden; den interiöra växtligheten samt kvaliteten på växterna. Oftast är dessa förordningar satta av trafikdirigerande och vägledande orsaker mer än estetiska (Wolf, 2004). För det interiöra är regleringar kring antal träd per yta vanligt, alternativt antal träd per parkeringsplats. Detta resulterar ofta i

parkeringsytor med så kallade planteringsöar. En vanlig myndighetsstyrning kan vara att det i slutet av varje parkeringslänga ska finnas en planteringsyta. Ett annat förekommande mönster för den interiöra växtgestaltningen är att låta dessa öar följa med en hel parkeringslänga i en långsmal avlång formad planteringsyta. På så sätt ges trädens rotsystem större möjligheter att breda ut sig och trädens tillväxt gynnas.

Efter att studerat olika parkeringsplatser, planer och förordningar har jag sammanställt fyra gestaltungsprinciper som de flesta planteringar på parkeringsytor är organiserade utefter:

- Linjer
- Inramning
- Öar
- Centrering



Två vanligt förekommande interiöra växtgestaltungsinslag på parkeringsytor; planteringsön och remsan.

Som jag ser det harmoniserar dessa gestaltungsprinciper väl med en parkeringsplats funktion. De erbjuder platseffektiva lösningar som kan ge behagliga estetiska uttryck utan att framkomlighet och orientering går förlorad för bilförarna. Att arbeta utifrån dessa i ett nytt förslag behöver inte nödvändigtvis vara fel. Tvärtom är de välbeprövade principer som lämpar sig bra för trafikdirigering och parkeringsplatsgestaltning. De är också principer som, även om de utformas på nya sätt, i sin grundform ger besökaren en ökad möjlighet till direkt förståelse av platsen. Bilbesökarna har en

mental bild av hur en parkeringsplats är organiserad. Att således utgå från dessa gestaltungsprinciper för utformningen kan, i min mening, göra att besökarna intuitivt känner igen sig.

#### 4.5.2. Ekologiskt

De största ekologiska effekterna av stora asfalterade ytor, som de vid Boländernas handelscentrum, är dels en stark hämmande påverkan på det naturliga växthabitatet men också en stark ökning av volymen ytavrinning, något som påverkar områdets akvifer och som riskerar att skölja med stora mängder föroreningar i marken. Utöver dessa effekter påverkas också temperaturen. Större asfaltsytor kan bli mellan 20-40 °C varmare än vegeterade ytor. Det leder i sin tur att stora uppvärmda luftkupoler bildas, s.k. *värmeöar*. Störst skillnad får dessa i kontrast till luftmassornas temperatur ovanför agrara områden. (Ben-Eran, 2012).

Att stora asfaltsytor så starkt bidrar till värmeöar har två orsaker. Den ena är att värme ackumuleras på grund av ytans mörka färg och brist på reflektion av solljuset. Den andra beror på asfaltens vattentätighet och låga fuktighet och som i sin tur gör att lite av solvärmens kan skingras genom avdunstning (Wolf, 2004).

Avskärmning med trädkronor är det billigaste sättet att motverka värmeö-effekten. Detta dels då de kyler ytan direkt genom skuggning men också med transpiration av vatten genom sina blad. Även öppna jordar bidrar till att mildra värmeeffekten genom avdunstning. Enligt en studie gjord av Simpson et al. ger varje 10% av ytan som täcks av trädkronor en temperatur-sänkning av 1°F, dvs. 0,55 °C. En annan viktig funktion träden får på parkeringsytor är att de tar hand om föroreningar i luften. (Wolf, 2004).

I *Rethinking a Lot* (2012) framhäver Ben-Eran tre tänkbara ekologiska hänsynstaganden vid gestaltande av parkeringsytor;

- reducering av ogenomträngliga ytor
- förvaltning och behandling av ytavrinningen
- användande av landskapselement.

#### 4.5.3. Socialt



FOTO: TOMAS ERIKSSON

Ett vackert exempel hämtat från Berlin på hur trädkronor kan fungera som ekologiskt hållbar åtgärd för att minska effekten av urbana värmeöar och samtidigt förhöja den estetiska upplevelsen. Satt i kontexten gestaltungsprinciper faller parkeringsytan under öar

Thompson (1999) belyser att en ökad social medvetenhet inom landskapsarkitekturen kan innebära ett strävande efter ökad fysisk och psykisk hälsa för besökarna på en plats. I den meningen ligger det nära till hands att besökarna till Boländernas handelscentrum bör uppmuntras att angöra platsen med cykel eller som gående. Vårt psykiska välmående påverkas av hur vi förnimmar vår omgivning. Dessa omfångsrika parkeringsytor som så många människor besöker dagligen, bör därför inte lämnas utan tanke på utformningen. Motsatsvis bör det ligga i handelskedjornas intresse att besökarna mår bra av möta deras omgivning.

En annan social vinst som Thompson lyfter fram att landskapsarkitekter försöker skapa är känslan av lokal identitet (Thompson, 1999). För Boländernas handelscentrum kan det vara det omgivande slättlandskapet till vilken utformningen kan knyta den lokala identiteten. Det finns flera sätt att göra detta, dels med landskapselement och växtlighet men också som Ben-Eran diskuterar i *Rethinking a Lot* (2012), genom att låta parkeringsytorna stundtals få andra användningsområden. Det kan vara som marknadsplats, plats för food trucks, mindre sportevenemang eller tillfälliga utställningar och mässor.

I mångt och mycket kretsar de sociala aspekterna kring att erbjuda platser att dröja



Upplands slättlandskap. Fotot taget över Alsike, Uppland 1947. På bilden syns åkerholmar, läplantering och dikesvegetation.

FOTO: FLYGTRAFIK AB

sig kvar vid, platser som erbjuder möjligheter till möten.

Även om en parkeringsplats har dåliga utgångslägen för detta finns delar inom området som kan stärkas såsom entrézoner och cykelparkeringsplatser.

#### 4.6. Odlingslandskapets element

Jag fann under min analys av platsen att den till karaktären på många vis liknade det kringliggande slättlandskapet. Den flacka och utspridda karaktären var påfallande men också hur parkeringsplatsernas formella och symmetriskt ordnade rader och geometriskt uppdelade ytor minde mig om linjerna och fälten i åkerlandskapet. Följande landskapselement identifierade jag som vanligt förekommande i det uppländska slättlandskapet och som också skulle kunna bli del i min gestaltning;



Dike utanför Uppsala i oktober 1934. Foto: August Fredrik Schagerström, Upplandsmuséet.



Stenrösen från ett vikingatida odlingslandskap, Lingnåre, Uppland 2000. Foto: Agnetha Pettersson

#### 4.6.1. Diken

Det uppländska slättlandskapet började odlas först när det blev möjligt att dika ut området. Detta då marken till största del består av lerig jord. Landskapet är således starkt präglat av intensiv utdikning och flera diken återfinns än



Häck och stenmur, Sällinge, Uppland 1978.  
Foto: Elisabeth Wannberg

idag (Länsstyrelsen, 2011).

#### 4.6.2. Stenrösen

Stenrösen är lämningar i landskapet efter inägo- utmarkshägnader, fällor, fägator eller stengärdesgårdar från boskapsskötsel från äldre järnåldern. På den tiden var boskapen mindre till storlek och det krävdes inte lika höga inhägnader. Det man idag kan se som spår från dessa är strängar av stenar där ofta många döljer sig under jord. Det finns idag stora spår från en utbredd boskapsskötsel i södra Sverige och Uppland är bland de platser där de är allra vanligast förekommande (Cserhalmi, 2002).

#### 4.6.3. Häckar och läplanteringar

Har sedan stenåldern använts som avgränsning mellan odlingsfält. Då det med tiden blivit viktigare att avgränsa markägor har häckarna varit en betydande byggsten. De kunde fungera som avskiljare mellan olika fält eller från vägar men också som barriärer mot exempelvis vind eller djur. Då Uppsalaslättnens



Åkerholme på upplandsslätten, september 2015.  
Foto: Kristoffer Backman

öppna karaktär under historien gett upphov till ett blåsig klimat har läplanteringar varit ett vanligt inslag för att ge vindskydd. Det kanske mest kända stadsnära exemplet är den Von Bahrska häcken, planterad 1910 som skydd för starka vinterstormar (Wikipedia, 2015). En vanlig mindre läplantering i odlingslandskapet kan exempelvis bestå av en bred buskrad med bärbuskar som björnbär, nypon, slån och hagtorn (Jordbruksverket, 2004).

#### 4.6.4. Åkerholmar

En åkerholme är kort sagt impediment helt omgiven av åkermark (Jordbruksverket, 2011). Det är holmar som sticker upp ur åkermarken då de av någon anledning varit för besvärliga att bruka på grund av exempelvis svår terräng



Trädallé och häck, Uppland 1947.  
Foto: Uppsala-bild



## 5. Resultat

En stor del av resultatet redovisas i arbetets planschdel där kartor och bilder presenteras mer överskådligt. Nedan presenteras mer ingående gestaltungsforlagets program med programpunkter, programplaner samt en genomgång av idén och gestaltningen och dess olika delar.

### 5.1. Program

Med inventeringen och analysen som grund tog jag fram följande programpunkter:

- **Ge platsen karaktär och upplevelsekvalliteter**  
Skapa spännande rumslighet och materialval som lyfter platsen som därigenom inte enbart tar fasta på funktion.
- **Förankra platsen med dess omgivning**  
Bjud in odlingslandskapet och länka det samman med handelscentrets utemiljöer. På vis luckras området inåtvändhet, tomhet och isolation upp.
- **Accentuera stråk och rum**  
För att strukturera upp befintlig rörlighet och brist på orienterbarhet. Områdets ödsliga atmosfär motverkas med kvarter och rum med egen prägel i samklang med en sammanhållen karaktär för hela området.
- **Forma förslaget utifrån de fyra gestaltungsprinciperna; linjer, inramning, öar och centrering**
- **Låt förslaget genomsyras av en hållbarhetstanke.** Ekologiska åtgärder som en minskning av hårdgjorda ytor, ett medvetet växtmaterialval, dagvattenhanterande element och större anpassning för cyklister och gående. Men också estetiska; såsom hur platsen upplevs när den inte används som mest och sociala, till exempel att uppmuntra till möten.

Mer ingående och som konkreta svar på de utmaningar analysen lyfte fram sammanställde jag också ett antal underliggande delar av programmet.

Förslaget ska:

#### - **Införliva landskapselement**

Motverka glesheten och tomheten samt bristen på orienterbarhet genom att dela upp större ytor i mindre, skapa landmärken samt tillåta viss undulering och större volymer inom området. På så vis ska också den händelsefattiga känslan försvinna och läsbarheten förbättras.

#### - **Införa fler träd och andra växter**

Låta ytorna närmast Rapskatan övergå i grönsstruktur. Detta då många parkeringsplatser står tomma i ytorna längst ifrån varuhuset och det finns mer platser än som används större delen av året. Detta ger platsen högre upplevelsevärde och kan minska hårdyrefaktorn vilket ligger i linje med hållbarhetstanken. I kombination med den åtgärden kan området inåtvända karaktär luckras upp genom att släppa in odlingslandskapet utifrån som en kil centralt längs med Rapskatan vilken kan spridas ut genom området.

#### - **Skapa rum justerade för den mänskliga skalan.**

Detta då platsen idag är så pass dominerad av biltrafik och ger bilister företräde. Entrézonerna bör få en gångvänligare och mer cykelvänlig utformning.

Då en stor del i rörligheten och osäkerheten på platsen, i synnerhet för den icke bilburne besökaren, grundar sig i områdets naturliga bildominans och hur de olika trafikslagen ordnas i relation till varandra, behandlas gång- och cykelstråk för sig med tillhörande åtgärdsförslag.

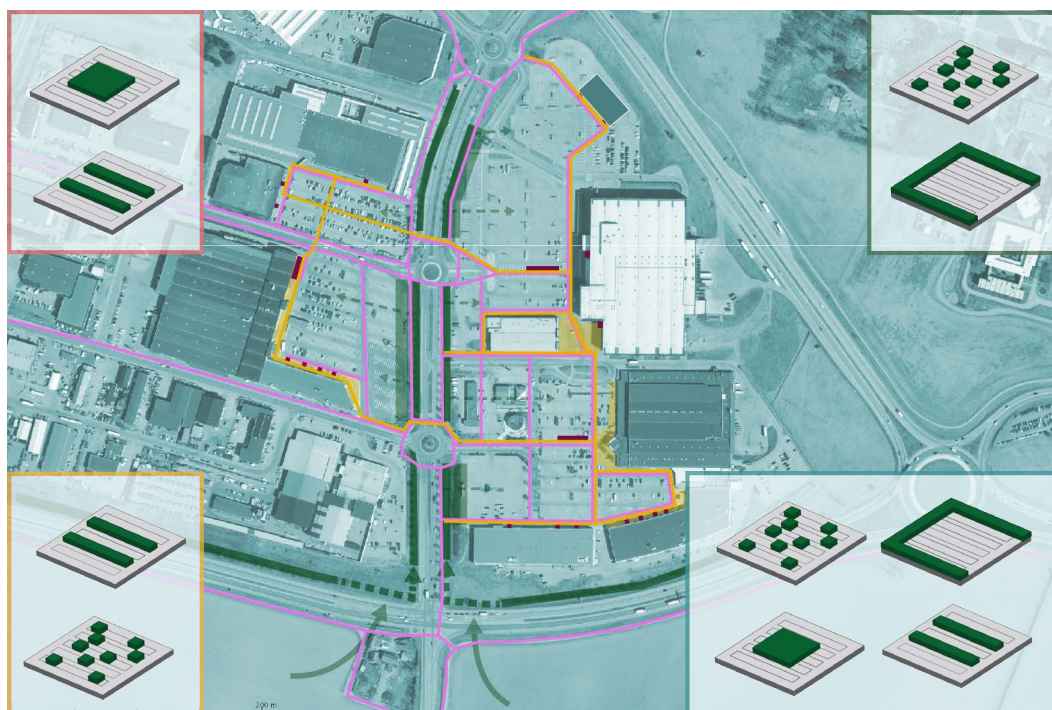
### 5.1.1. Gångstråk

I första hand handlar det om att utöka gångstråken så att det säkert går att ta sig mellan handelsområdets olika delar och målpunkter. Ett tydligt nytt promenadstråk utformas i nord-sydlig riktning med utgångspunkt från det kommunala GC-stråket förbi de stora målpunkterna och kopplas på GC-stråket längs Raps-gatan i söder igen. Två tvärgående stråk från IKEAs och Coops entréer ska låta gående kunna ta sig från de östra delarna av handelsområdet till de västra och målpunkterna där. Den mest påfallande nya åtgärden är det stråk, löpande från IKEAs huvudentré över parkeringsytorna och över Raps-gatan fram till Bauhaus och Elgiganten. Detta får till följd också att trafiksäkerheten över parkeringen förbättras. Där stråken korsas av biltrafik bör markerade övergångsställen uppföras. Invid de största målpunkterna Boland City, IKEA och Coop Forum ska det finnas betydande ytor av entrézonskaraktär där enbart

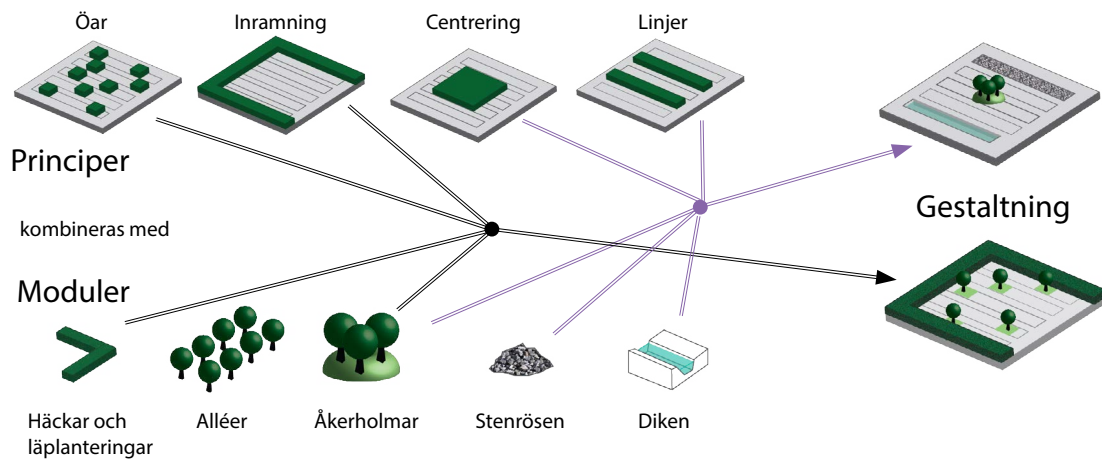
gående har tillträde. Den rektangulära ytan norr om busshållplatsen vid IKEA-byggnadens sydvästra hörn får en torgliknande karaktär.

### 5.1.2. Cykelstråk

Tydliga sträckor skapas från Raps-gatans korsningar till cykelparkeringsplatser utanför entréerna. Det finns idag inga egentliga goda tillfartsvägar från det kommunala GC-nätet. På den östra sidan utformas fyra cykeltillfartsvägar på platser som känns logiska in mot entréerna. I norr från GC-stråket längs Raps-gatan mot Stadiumbyggnaden. I söder från GC-vägen direkt österut till byggnaderna i sydost. Från Coop Forums entré förbättras och tydliggörs cykelstråket ut mot Raps-gatan och likaså från IKEAs entré. Stråken bör vara tillräckligt breda, minst 2,3 m. Där de löper jämte gångstråk bör de ha en total bredd på 4 m.



Programplan. Skala 1:8000 /A4. Grönstrukturen ska hämta inspiration från odlingslandskapet omkring handelsområdet. En kil av tätare träd- och buskplanteringar förlängs söderifrån in centralt längs med Raps-gatan och accentuerar områdets större kvartersrum samtidigt som cykelståken blir mer varierande och attraktiva. Varje kvarter förses med en egen kombination av gestaltungsprinciper. Gång- och cykelstråken tydliggörs och förlängs där så behövs. ©Lantmäteriet 2012/901



Överlag förses området med fler snabbare och genare cykelvägar för ett säkrare, tryggare och mer lättöverskådligt cykelnät. Då också miljön ska göras vackrare, med vegetation som dämpar bländande och anskrämliga parkeringsplatselement samt ljudvolymen, känns området mer attraktivt att cykla genom.

Handelsområdet bör också förses med flera och säkrare cykelparkeringar som kan välkomna de cyklade besökarna bättre. Större cykelparkeringar med väderskydd och plats att lasta på varor i anslutning till de större målpunkterna kompletteras med mindre parkeringsplatser strategiskt utplacerade vid övriga målpunkter.

En tydligare separering mellan cyklister och gående och bilar utformas där trafikintensiteten kräver detta. Framför allt längs med butikernas framsidor, där gående fritt ska kunna röra sig, separeras gående från cyklister med målade cykelstråk men också där trafikintensiteten kräver detta.

## 5.2. Idé

Gestaltningens idé är framtagen med hänsyn till programmet och består i att möblera handelsområdet med moduler baserade på landskapselementen som återfinns i det kringliggande uppländska slättlandskapet. Modulerna, eller byggkomponenterna, jag valt att utforma handelsområdet med härstammar från de landskapselement jag identifierade i analysen;

- Diken
- Häckar och läplanteringar
- Åkerholmar
- Stenrösen
- Alléer

Genom att kombinera modulerna med gestaltungsprinciperna kan varje kvarter av området utformas med ett unikt uttryck. De kan på så vis också utformas på bästa sätt utefter vilka behov de har för förändring samtidigt som en enhetlighet bibehålls över hela området.

## 5.3. Gestaltning

Gestaltningen resulterade i långsträckta tätare träd- och buskplanteringar längs båda sidor av Rapskatan som blir en kraftig ryggrad i förslaget av naturlig vegetation och som utgör grunden i den uppdelning av området i mindre rum och kvarter. De fyra kvarteren har därefter iordningställts med olika kombinationer av moduler.

Tanken är att handelsområdets utemiljöer ska väva in känslan av det uppländska slättlandskapet men fortfarande vara funktionella entréer till butiksbyggnaderna och hysa parkeringsplatser för besökarna. Det har resulterat i en blandning av stad och land. Vissa moduler är därför mer naturliga än andra men i slutändan är platsen som helhet en stadsmiljö. Följdaktligen visar modulerna upp en gradient, från helt naturliga inslag till tuktad natur till stiliserad natur och mer strikta inslag som till exempel stensrösen och häckarna.



Schematisk sektion över Rapsгатan och läplanteringen som löper på båda sidor om vägen. Parkeringsytorna, som här är längst ifrån handelsområdets målpunktermöter, möter planteringen med mer genomträngliga ytor av armerat gräs. På så vis kan ytvattnet i hög grad återföras till marken direkt med en större biologisk vinst för miljön.

Jag går här först igenom hur modulerna i förslaget är uppbyggda för att sedan gå in och förklara de olika delarna av förslaget.

### 5.3.1. Modulernas utformning

**Diken** utformas i förslaget som så kallade biodiken eller svackdiken en variant av regnbäddar, på engelska benämnda *bioswales*. De är i praktiken öppna vegetationsdiken uppbyggda av svagt lutade, grunda växtbäddar med uppgift att såväl fördröja som rena den stora mängd dagvatten som bildas och avrinner på de stora ytorna asfaltsmark. Biodikena



Diken utformas som olika varianter av biodiken och regnbäddar, svagt lutade växtbäddar som har till uppgift att fördröja och rena områdets dagvatten.

utformas med bäddar och växter för att efterlikna naturens egna sätt att rena vatten. (Edvinsson, 2009). Växtmaterialet bör bestå av inhemska sorter i och med sin förmåga att ge täckande vegetation året om och att klara sig utan vattnings och gödning. Sådana växtarter kan också utgöra habitat för fåglar och andra djurarter och på så vis bevara den biologiska mångfalden. Utöver detta bör krav ställas på ståndort, växtsätt och förmåga att skapa skugga och binda jord. I *The SuDS (Sustainable Drainage Systems) Manual* (Ciria, 2007) understryks också vikten av att växterna i dessa anläggningar bör vara tillräckligt robusta för att motstå de föroreningar som förekommer i parkeringsytornas avrinning (Edvinsson, 2009).

#### Förslag på arter i biodikena:

olika lämpliga arter ur släktena *Juncus* (tågväxter) och *Carex* (starrväxter)  
*Agrostis tenuis* - rödven  
*Descampsia caespitosa* - tuvtåtel  
*Saxifraga x urbium 'Aureopunctata'* - porslinsbräcka  
*Polystichum aculeatum* - uddbräken  
*Iris x germanica* - trädgårdsiris  
*Lythrum salicaria* - fackelblomster  
*Lonicera involucrata* - skärmtry  
*Spiraea japonicum* "Little princess" - praktspirea  
*Salix caprea* - sälg  
*Sambucus racemosa* - druvfläder  
*Symphoricarpos albus* - snöbär  
*Alnus incana* - gråal

**Häckar och läplanteringar** har som främsta uppgift att rama in och skärma av ytor. Men deras estetiska uttryck måste också kunna hävda sig med platsens betydande utsträckning och stora, platta parkeringsrum. För att utgöra inramande och avskärmade element och samtidigt bli rumsdefinierande moduler bör de därför vara tillräckligt stora. Bredden för häckarna ska vara 1,0- 2,0 m och höjden ska hållas strax under höjden för en vanlig personbil (omkring 1,4 m). På så vis kan häckarna effektivt konkurrera såväl med bilkropparna som de utsträckta ytorna men samtidigt inte bli trafikfarliga då de hålls under ögonhöjd och under bilarnas takhöjd. Under modulkategorin häckar och läplanteringar faller också de tätare träd- och buskplanteringar som i förslaget ska löpa längs med Rapsгатans båda sidor. De blir en förlängning av de befintliga läplanteringarna i söder, längs Kungsängsleden. Likt dessa ska den nya vegetationen vara av typen naturlig plantering.



#### Förslag på arter i läplanteringar

Sorbus aucuparia - rönn  
Cornus Sanguinea - skogskornell  
Sambucus nigra - fläder  
Crataegus laevigata - rundhagtorn  
Corylus avellana - hassel  
Prunus spinosa - slån  
Acer platanoides - skogslönn

#### som häckar

Malus toringo var. sargentii - bukettapel  
Crataegus flabellata var. grayana - häckhagtorn

#### Förslag på arter i åkerholmar utöver de som nämns för läplanteringar

Juniperus communis - en  
Geranium sanguineum - blodnäva  
Thymus coccineus - backtimjan  
Pulsatilla vulgaris - backsippa  
Pulmonaria angustifolia - smalbladig lungört  
Rosa ssp. - rosor  
Rubus ssp. -björnbär, hallon  
Populus tremula - asp  
Quercus robur -ek

**Åkerholmar** ges i gestaltningen två storleksordningar. En större kuperad variant med diameter omkring 25- 50m, huvudsakligen beklädd med träd, buskar och gräs eller ängsgräs. De mindre holmarna med diameter mellan 3- 10 m är i regel plattare i sin karaktär. Växtmaterialet för dessa moduler kan variera och bestå av exempelvis en mindre grupp träd, träd med undervegetation i form av perenner eller buskskikt, enbart med praktrabattsplantering eller med friväxande buskplanteringar.



Häckar får i mycket en avskärmande och inramande funktion och ska hållas mellan 1,0- 2,0 m i bredd och upp till 1,4m i höjd. Till höger: exempel på utformning för en mindre åkerholme. Båda dessa moduler skyddas från biltrafiken med kantsten.

#### Stenrösen utformas huvudsakligen efter

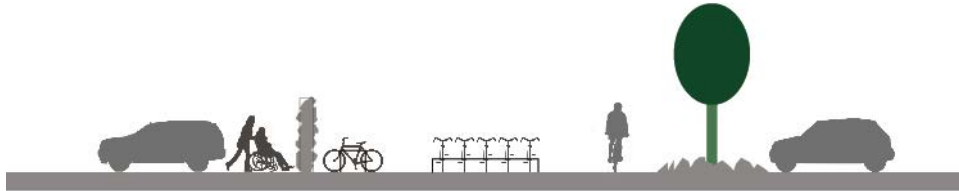


FOTO: BACKMAN,  
SEPTEMBER 2015

Stenrösen i förslaget är bäddar fyllda av sprängsten som också kan fungera som planteringsytor för träd. På bilden visas ett referensexempel från Ångströmlaboratoriet i Uppsala.



**Större åkerholmar** möblerar IKEA-delen av handelsområdet, det kvarter som kan svälja så stora volymer.



Förenklad sektion över hur stenrösemoduler i form av gabionmur och avlång trädplanteringsbädd med sprängsten inramar IKEAs entréyta för cyklister och gående med cykelparkeringsplatser och sittplatser i söderläge. Handikapparkeringar för bilister placeras lämpligen i anslutning till denna bilfria zon.

linjeprincip och ges inramande och rumsavdelande funktioner. Inte olikt de på parkeringsplatser vanligt förekommande remsorna som löper mellan parkeringsraderna. De är lägre, överblickbara barriärer inom rummen eller i dess utkanter mot gatorna. Modulerna består av avlånga trädplanteringsbäddar med ett övre lager täckt av sprängsten och en ram av kantsten. Utanför entrén till IKEA har en gabionmur med sprängsten rests i anslutning till cykelparkeringsplatserna, en annan, mer vertikal, form av stenröse.

vad gäller genomlöpande bilstråk och bilparkeringars läge. Även entrézonerna och cykelparkeringar utmed fasaderna bevaras. Ytan har ett stort parkeringsplatsbehov då kvarteret hyser flera stora målpunkter. Funktion är således tongivande för denna del och landskapselementen inordnas primärt efter principen linjer samt i andra hand med mindre planteringsöar. Det ger snävare ingrepp men som kärnfullt införlivar förslagets koncept. Så är fallet framför allt i området närmast Boland City-byggnaden där öarprincipen dominerar med små åkerholmar som huvudsaklig modul.

#### Förslag på trädarter i stenrösen och alléer

Quercus palustris - käreck  
Acer platanoides . skogslönn  
Acer rubrum - rödlönn

**Alléer** är, precis som i kulturlandskapet, rader av träd med fler än fem träd i rad på båda sidor av ett stråk. I förslaget är det främst kring viktiga stråk för gående.

### 5.3.2. Förslagets delar

För en illustrationsplan över handelsområdet, se uppsatsen sista sida. I övrigt hänvisas till planschdelen av examensarbetet där bilder, planer och sektioner visas mer överskådligt.



"Kvarteret Boland City" (1) anses ha en befintlig disposition som till stora delar fungerar bra och som i huvudsak behålls

Kvarteret får en tydligare rumsuppdelning med häcken som sätts längs med bilstråket som tvärsar ytan. Häcken ger också bättre ledning för bilister såväl som cyklister som ska ta sig över kvarteret. Den bortre delen av parkeringen, närmast Rapskatan, färgas i hög grad av läplanteringen som löper utmed Rapskatan och bildar en vägg österut. GC-stråket längs samma sträcka går i detta kvarter på insidan av träd- och buskplanteringen intill den genomsläppliga markbeläggning som fungerar som övergång mellan den hårdgjorda asfaltsyta och planteringen. Denna yta som går ut i parkeringsplatserna längst från Boland



Östra delen av kvarter 1. Parkeringsytorna längst ifrån butikerna närmast förslagets växtkraftiga ryggrad, läplanteringen, har en mer genomsläpplig markbeläggning.

City och de andra av kvarterets målpunkter kan förslagsvis utgöras av hålad marksten, fylld av grus eller växtlighet såsom gräs. På så vis minskar arealen av ogenomträngliga asfaltsytor markant i kvarteret. Med rätt marköverbyggnad och underliggande lager kan dels dagvattnet renas genom infiltration, dels ytavrinningen fördröjas med beläggningsens ojämna yta. Dessutom kan hålstenarnas gräsfyllnad bidra till ökad avdunstning av vattnet och det vatten som släpps igenom fylla på områdets grundvattenmagasin. (Sweco, 2014). Den bortre delen av kvarteret möbleras i huvudsak med stenrösemoduler mellan parkeringsraderna. Dessa bryter av den gleshet och brist på orienterbarhet som tidigare präglat platsen. Linjeprincipen lyfter också fram och ramar in landmärken, såsom den större åkerholmen, i söder.



”Kvarteret Bauhaus” (2) befinns likt (1) i och med sin storlek ha stort ytbehov för parkeringsplatser. Den befintliga grundstrukturen behålls med parkeringsdisposition och ett körstråk som löper in och ut från och till Verkstadsgatan. Huvudprinciperna för kvarterets möblering är

centrering och linjer. I mitten av parkeringsytan korsas kvartetet av ett gåstråk i armerat gräs kantad av en allé. Det löper från Rapsigatan fram till Elgigantens entré, ett led i att förstärka kopplingen för gående mellan handelsområdets västra och östra delar. Det ger också träden i allén en sammanhängande jordvolym som ska ge dem goda förutsättningar att växa samtidigt som de ogenomträngliga ytorna minskar. Kvarterets mitt utgörs av en större stenröseyta som gångstråket överlöper. Stenrösen centralt liksom ut mot Verkstadsgatan är väl lämpade som snöröjningsytor under vintertid.



”Kvarteret IKEA” (3) är större mer utsträckt i sin karaktär. Allt är mer storskaligt, huskropparna och rummet i sin helhet. Parkeringsbehovet är inte lika stort för detta kvarter då många bilar numera kan ställas i garage under IKEA-byggnaden. Med gott om yta och en storskalighet tillåts mer tilltagna volymer hos odlingslandskapsmodulerna som arrangeras efter mönstret större öar. I viss mån följs också inramning i kvarterets perifera delar mot bilvägarna. Då det rör sig om stora arealer av



Fågelperspektiv över kvarter 2, Bauhaus (den större byggnaden till höger). Trädallén med armerat gräs är en del av ett längre gångstråk som löper från Elgigantens entré (vänster i bild) fram till IKEA i kvarter 3.





En blick in i kvarter 3, IKEA, som präglas av åkerholmar i framför allt den större storleksordningen. I bakgrunden det vertikala stenröset, gabionmuren med sprängsten som skyddar entrézonen norrut.

hårdgjord yta bildas också ytvatten därefter. Således är biodiken en viktig modul för det här kvarteret. Tillsammans med åkerholmarna ger de området en stark karaktär och höjd upplevelsefaktor. Kvarteret är i stort behov av landmärken och en uppdelning av det stora rummet till mindre rum, mer i klang med den mänskliga skalan. Som ett led i det har åkerholmarna här tilltagna proportioner

med dimensioner på upp till 50 meters bredd. En betydelsefull del i förslaget är hur problematiken med gena och säkra cykelstråk löses. Markerade stråk för gående och cyklister och stråk som stöds och leds av moduler som häckar, alléer och stenrösen ska förenkla för besökare som inte är bilburna. De kan på så vis känna sig tryggare och orientera sig lättare över de stora ytor.



Illustrationsplan skala 1:2000/A4. Utsnitt av "kvarteret IKEA".



Vy över västra delen av kvarter 4. Stenröset i marknivå med trädplanteringar framför en större åkerholme.

Som en förlängning av entréytan utanför IKEA framträder en ny entrézon framför IKEA-entrén med cykelparkering och sittplatser. Den nya entrézonen sträcker sig ut som en arm som välkomnar i första hand gående och cyklande besökare men ligger också i anslutning till handikapplatserna.

Här kan besökarna slå sig ner en stund i söderläge med det vertikala röset, gabionmuren, i ryggen.

Då IKEA-byggnaden är så reslig och under större delen av dagen skuggar ytorna närmast fasaden är det bättre att förlägga entrézonen en bit ut från byggnaden. På så vis är cykelparkeringen och sittplatserna mottagliga för solljus längre. Placeringen bottnar också i att ickebilburna besökare ska känna att det mottas på en central och viktig plats och inte i skymundan. Platsen ska fungera som en oas från biltrafiken och som nav i gång- och cykelkopplingen till andra delar av området. Det ska också vara möjligt att från den framträdande delen av kvarteret låna en lastcykel.



”Kvarteret Coop” (4) är i sitt befintliga skick den mest röriga delen av området. Kvarteret består av flera minikvarter. För att nå en mer strukturerad disposition har dessa förstärkts med inramning och linjer. Alla principer är emellertid närvarande, i väster centrering och i sydost öar. Kvarteret kännetecknas av en spretig småskalighet och det nya förslaget tar fasta på den karaktären där flera av odlingslandskapsmodulerna ingår i möbleringen som knyter samman det innan

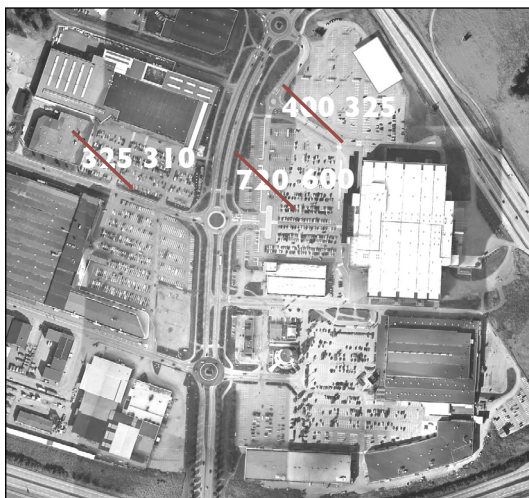
desorienterbara och ingenmanslandslika kvarteret och kopplar ihop det med resten av området. En viktig del är kopplingen från entrezonen utanför Coop via allégången till den nyanlagda kvadrattytan med torgkaraktär upp mot IKEA. Precis som framför IKEA skapas en ny plats för cykelparkering och pålastning av cykelkärror framför Coops ingång. En bilfri zon framför den byggnaden är av stor vikt och hålls

| Kvarter         | Antal träd | idag | förslaget |
|-----------------|------------|------|-----------|
| Boland City (1) |            | 24   | 49        |
| Bauhaus (2)     |            | 10   | 49        |
| IKEA (3)        |            | 32   | 80        |
| Coop Forum (4)  |            | 22   | 65        |
| Totalt          |            | 88   | 243       |

intakt. Längs med de andra byggnadsfasaderna ska cyklister kunna ta sig fram jämte gående utan att risk för olyckor. Därför bör cykelstråken framför de mindre köpladornas entréer tydligt markeras i gatan.

**5.3.3. Grönytor i förhållande till P-platser**  
Betydligt fler växter och ytor som inte är hårdgjorda har införts på området. Vad gäller material är det främst växtmaterialet som framträder allt mer i och med förslaget. En av program-punkterna var att förse området med fler träd och andra växter och att minska hårdytefaktorn. Med det nya gestaltungs-förslaget har antalet träd inom varje kvarter ökat markant.

Sett till hur stora arealerna är för varje kvarter kan antalet träd fortfarande verka lågt. Det är emellertid ett parkeringslandskap som förslaget behandlar där huvudfunktionen inte får gå förlorad. Således är det fortfarande viktigt att



Förändring i antal bilparkeringsplatser i de två kvarter som fått flest nya trädplanteringar. Före och efter den nya gestaltningen. Antal avrundat till närmsta femtal. Flygfoto från Eniro ©Lantmäteriet 2012/901

stora ytor är ämnade för bilparkeringsplatser.

Om man tillför fler planteringsytor och trädplanteringar på en parkeringsyta är följden att antalet parkeringsplatser minskar. Faktum är att gestaltungsförslaget inte drar ner på antalet P-platser i alltför stor utsträckning. Som exempel kan ges de kvarter som fått flest nya trädplanteringar, kvarteren Bauhaus och IKEA.

Störst minskning av parkeringsplatser är som synes i IKEA-parkeringen. Deras exteriöra parkeringsyta hyser emellertid fortfarande 600 bpl plus de som finns i den norra parkeringen vid Stadium. Lägg där till de parkeringsplatser som finns under tak.

Utöver trädplanteringarna inom området tillkommer också ytorna längst ifrån byggnaderna med armerad gräsbeläggning och de vegetationsytor som inte är trädplanteringar. Därtill kommer också läplanteringarnas vegetation som är den största grönfaktorn i förslaget. Sett bara till träd fördubblas åtminstone antalet. Sammantaget gör dessa förändringar att grönytefaktor för Boländernas handelscentrum lyfts i hög utsträckning vilket klart höjer attraktionskraften för området rent upplevelsemässigt. Ekologiskt sett innebär detta att träden och buskarnas

förmåga att uppta koldioxid och skapa syre förbättrar luftkvaliteten för platsen. Även ytvavrinningen minskar med större volymer växtlighet samt att effekten av urbana värmeöar minskar.

#### 5.3.4. Sammanfattningsvis

Boländernas handelscentrum består av fyra kvarter. Fyra kvarter som förses med fyra gestaltungsprinciper. Förslaget kombinerar de fyra gestaltungsprinciperna med moduler inspirerade av landskapselement vilket ger Boländernas handelsområde en säregen karaktär som samtidigt uppfyller kraven på en fullt funktionell parkeringsplats. Däri ligger svaret på arbetets frågeställning, hur parkeringslandskapet på bästa sätt skulle utformas med högre upplevelsevärde utan att den huvudsakliga funktionen åsidosattes?

I huvudsak har dispositionen av parkeringsytorna behållits och liksom bilstråken inom området. De stora förändringarna är hur modulernas arrangemang i ytorna gett området nya rum. För att få ner skalan och få besökarna att känna större trivsel har det krävts en rumsuppdelning. Åkerholmar, häckar, diken och alléer har därtill tillfört området flera upplevelsevärden och i många avseenden gjort utformningen mer uthållig. Placeringen av dem har utöver rumsskapandet grundat sig i orienterbarhet. Som landmärken eller som förstärkning av stråken ger de ledning för såväl bilburna som andra besökare när de ska ta sig fram till målpunkterna. Dess placering har också gjort resandet genom området på cykel eller i bil mer dynamiskt. Läplanteringarna som löper längs Rapskatan är ett annat starkt formgrepp som ytterligare förstärker den effekten. Som en hög, tät vägg bryter den av området och i öppningarna framträder spännande siktlinjer och de olika kvarterens unika karaktärer extra tydligt.

Från att ha varit en nästintill helt hårdgjord, rörig plats utan spänning, ger förslaget ett parkeringslandskap som inte bara erbjuder parkeringsplatser men också upplevelser och som väl landar i det omgivande landskapet.

## 6. Diskussion

### 6.1. Utvärdering av förslaget

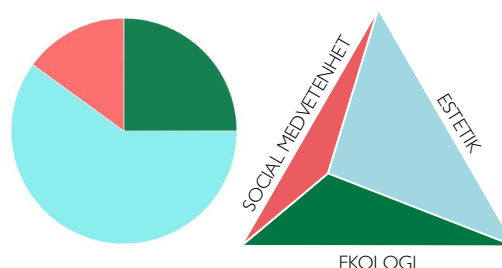
Våra städer består av flera olika typer av miljöer. Det är emellertid få delar av stadslandskapet som skapar hållrum i stadsstrukturen och bryter av kontinuiteten i stadens form som de externa handelscentrumens parkeringslandskap. Syftet med mitt arbete var att genom att ta fram ett gestaltungsförslag för Boländernas handelscentrums parkeringslandskap, undersöka hur en utemiljö på bästa sätt kunde utformas med högre upplevelsevärde utan att den huvudsakliga användningen åsidosattes. För att bättre ringa in vad som utgjorde "bästa sätt" bestämde jag mig för att lägga till tre underliggande frågor som skulle hjälpa mig nå målet. Jag ville undersöka hur parkeringslandskapet kunde utformas

- med en större omsorg för hållbarhet
- för att passa in i det kringliggande landskapet
- med en skala, lagom också för de gående och cyklande besökarna och inte bara de bilburna

Hur väl svarade mitt förslag på denna målsättning?

Sett till hållbarhet kan man bedöma detta efter olika aspekter. Det finns också olika modeller kring hållbarhet. Ett exempel är PEBOSCA-modellen som analyserar hållbarhet genom en uppdelning i sju sorters resurser (Berg, 2009). Detta var emellertid inget jag gjorde under tiden för min gestaltning. Jag arbetade, framför allt i min analys efter en indelning i tre olika aspekter; estetiska, ekologiska och sociala. Och dessa var inte enbart ur hänsyn till hållbarhet. Denna indelning gjorde jag efter Ian

Thompsons modell för god landskapsarkitektur, trivalent design.



Uppskattning av hur betydelsefulla de estetiska, ekologiska och sociala värdena var för förslaget.

Jag hade som utgångspunkt att i första hand sikta på att höja de estetiska värdena. Förslaget blev i mångt och mycket ett resultat av den målsättningen. Min gestaltning tar in aspekter ur alla tre värden och är på så vis uttryck för en trivalent design. De ekologiska och framför allt de sociala värdena är dock inte lika framträdande. Jag skissar exempelvis på idén att en ny torgyta ska förläggas sydväst om IKEA i anslutning till busslinjens ändhållplats, men jag har inte gått in och utformat den ytan närmre. Delar av entrézonerna är inte heller gestaltade mer specifikt. I och med att jag tagit fram ett idégestaltungsförslag för ett parkeringslandskap har jag inte ansett de sociala värdena lika viktiga och därför tänkt att dessa ytor skulle gestaltas mer ingående i en nästa fas av projektet. Ian Thompsons modell framhåller att alla tre värden ska maximeras för att den bästa landskapsarkitekturen ska framträda. Jag är dock av uppfattningen att detta skiljer sig från projekt till projekt. Den utformning som är bäst för varje plats behöver inte alltid lägga samma emphasis på det ekologiska som det estetiska till exempel.



För att återkoppla till uthålligheten kan det emellertid vara intressant att i efterhand, kortfattat, testa förslagets hållbarhet mot PEBOSCA.

#### **P - Fysiska resurser**

Förslaget är i hög grad utformat med tanke på fysiska resurser såsom vatten, lufttemperatur, luftkvalitet och materialval. Dagvattenhanteringen med biodiken och en minskning av hårdgjorda ytor med semigenomsläppliga ytor och större sammanhängande planteringsöar som åkerholmarna har varit en viktig del i mitt förslag. Att området fått betydligt mer växtlighet med flera träd som dämpar urbana värmeö-effekten är också ett led i ett bättre nyttjande av de fysiska resurserna. Stenrösen är utformade av sprängsten, en restprodukt som annars kan vara svår att hitta användning för. Jag tänker också att de större åkerholmarna byggs upp av schaktmassorna som bildas lokalt i samband med anläggandet av det nya förslaget.

#### **E - Ekonomiska resurser**

Med ett lokalt omhändertagande dagvattenssystem som tanken är att biodikena ska bidra till kan stora summor sparas på lång sikt. Transportkostnaderna vid anläggandet kan också dras ner i och med att schaktmassorna nyttjas på plats. En annan ekonomiskt relaterad aspekt är skötselnivån för anläggningen som jag bedömer som låg. Läplanteringen ska planteras som en naturlig plantering med växter som annars klarar sig bra och växer i omgivningen och därmed efter att de etablerat sig inte kräver mycket skötsel. Övriga moduler kommer också ha en lågintensiv skötsel. Det rör sig om häckar som trimmas och gräs- och ängsytor som ska klippas och slås. Trädplanteringen har gjorts med stor hänsyn till att träden ska få stora jordvolym och därmed kunna växa till sig bra utan att behöva bytas ut. Mitt förslag har möblerat området med flera landskapselement men det har gjorts med hänsyn till snöröjningen. Med sammanhållande hårdgjorda ytor som inte blir svåra att ta sig fram över för plogbilarna och med stenrösen och åkerholmar på vilka snön kan avlassas är förslaget ekonomiskt sätt

hållbart, också under vintern.

#### **B - Biologiska resurser**

Från att vara ett område helt utan utrymmen för biotoper och ekosystem skapas med det här förslaget goda möjligheter för detta. De tätare och större läplanteringen som löper genom området som en kil utifrån har potential att vara en ekokorridor för en del arter. Tanken är att läplanteringen ska vara så naturlig som möjligt. En del av de större åkerholmarna ska förses med ängsvegetation för att främja uppkomsten av biotoper som idag står under ständigt hot. Dikena kommer erbjuda en egen biotop med inhemska växter som efterliknar naturens egna sätt att rena vatten och förhoppningsvis locka fåglar och andra djurarter som trivs i dessa miljöer.

#### **O - Organisatoriska resurser**

Under den här kategorin ser jag främst förslaget fokus på att styra upp tillfartsvägarna till området för cyklister. Överhuvudtaget stråkens organisering med bättre ledning för trafikanterna och en uppdelning av trafikslagen där detta behövs samt markeringar i markytan för cykelstråken och övergångsställen för gående är betydelsefulla organisatoriska ingrepp. Parkeringsplatsernas disposition hör också till dessa aspekter.

#### **S - Sociala resurser**

Förslagets orientering mot en bättre anpassad utemiljö för cyklister och gående främjar folkhälsan i stort. Det är också lättare för besökare som inte sitter i bil att kommunicera med andra och möjligheter för spontana möten ökar om du går eller cyklar. Nya mötesplatser kommer framträda vid de entrézonerna och i anknytning till cykelparkeringsplatserna. Min tanke är också att vissa delar av parkeringsplatserna kan få andra användningsområden under begränsade tider såsom marknadsplats eller sportevenemang.

#### **C - Kulturella resurser**

I och med att det uppländska slättlandskapet släpps in och blir en del av gestaltningen ges en kulturell anknytning till platsens historia. För-

slaget uppmuntrar till att kunskaper sprids om landskapstypen men också om jordbruk och djuruppfödning. De större åkerholmarna kan med fördel vara beteshagar för mindre boskap som får och getter som ett led i att förankra platsen med kulturlandskapet.

#### A -Estetiska resurser

Upplevelsen av platsen har varit kärnan i mitt förslag och målsättningen har varit att skapa upplevelsevärden för handelsområdets besökare. De olika landskapsmodulerna och dess organisering efter gestaltungsprinciperna bildar spännande rumsbildningar och vyer som gör besöket till en angenäm utflykt. GC-vägen längs med läplanteringen blir ett vackert rekreationsstråk i sig. Gestaltningen är också gjord för att dämpa mindre trevliga intryck.

Området har fått en helt ny identitet. Konceptet lyser igenom hela området i olika utformningar med de olika modulerna. Det blir en upplevelse i sig bara att komma till Boländernas handelsområde vare sig man ska parkera sin bil eller

kommer cyklandes. Varje kvarter har med hjälp av olika kombinationer av gestaltungsprinciperna fått en unik prägel samtidigt som en sammanhållen karaktär genomsyrar hela området då samma element återkommer. Arkitekturen passar väl in i omgivningen och gör området till en minnesvärd utemiljö som väl smälter in med såväl stadslandskapet och köpladorna som slättlandskapet in på knuten.

För ett parkeringslandskap, som det i Boländernas handelsområde, ställs vissa krav på utformningen för att den ska vara estetiskt hållbar. Vad besökare tilltalas av estetiskt sett kommer alltid vara subjektivt. Att det här förslaget lutar sig mot ett starkt koncept som lyser igenom hela området och att modulerna härstammar från en gemensam landskapsreferens som besökarna kan känna igen sig i stärker den estetiska hållbarheten i min mening. Det är också av vikt att gestaltningen känns robust och står emot tidens tand. Gestaltungsmodulerna utgår från odlingslandskapet men är i grund och botten förädlade planteringsöar eller planteringsrem-



Kollageperspektiv över IKEA-parkeringen sedd uppifrån. Bilden förmedlar förslagets koncept att ta in odlingslandskapet på området och på så vis ge det ett attraktionsvärde inte bara när man är på platsen utan också hur den upplevs utifrån sett.

sor, sådana som vanligen utsmyckar parkerings-  
ytor. Modulerna har samma grundutformning.  
De är med kantsten upphöjda planteringar och  
på så vis skyddade från biltrafik och förslitning.  
Undantaget är dikena där mötet mot den hård-  
gjorda parkeringarna istället ska möjliggöra ett  
omhändertagande av ytvattnet.

Parkeringslandskapet är en speciell utemiljö i  
det att den används under en bestämd pe-  
riod av dagen. Den ska förse handelskedjorna  
med parkeringsmöjligheter under butikernas  
öppettider. En stor del av dygnet upplevs det  
mer som något man snabbt passerar och ser på  
utifrån. Mot bakgrund av detta siktar förslaget  
på att likna det uppländska slättlandskapet rent  
visuellt. Av analysen framgick att ett parke-  
ringslandskaps flacka och vidsträckta arealer  
och raka linjeföring, med parkeringsplatsernas  
organisering i rader, i sin karaktär på många  
sätt påminde om åkerlandskapet. Resultatet  
av detta är något som syns extra väl uppifrån  
sett från IKEAs restaurang, varifrån hundratals  
besökare upplever platsen dagligen.

Sett till hållbarhetsutvärderingen enligt  
PEBOSCA-modellen befinns gestaltningsförsla-  
get hållbart i många avseenden. Denna analys  
säger inte allt men är ändå ett slags kvitto på att  
jag nått vad jag strävade efter i fråga om uthåll-  
ligt samhällsbyggande för det här projektet.

De andra två underliggande frågorna känner  
jag mig mer säker på att jag efterlevt i förslaget.  
Det har varit en stor del i mitt arbete att få par-  
keringslandskapet att passa väl in i sin omgiv-  
ning. Beträffande skalan och rumsligheten har  
en stor omsorg lagts på hur de olika modu-  
lerna arrangerats i området för att bilda rum i  
lagom storlek. Där så krävs har större moduler  
använts för att ta ner skalan i och med högresta  
fasader eller vidsträckta ytor. På andra håll har  
mindre moduler kommit till sin rätt.

## 6.2. Arbetsgång

En fråga som dök upp under inledningsfasen  
av mitt arbete var hur realistiskt jag ville att  
mitt förslag skulle vara. Om en del av tanken

var att försöka stävja bilismen varför gjorde  
jag då inte ännu hårdare ingrepp på bilisternas  
bekostnad? Mitt förslag hade kunnat innebära  
betydligt färre bilparkeringsplatser exempelvis.  
Jag bestämde mig emellertid tidigt för att göra  
ett verklighetstroget förslag. Detta då många  
av mina tidigare projekt under utbildningen  
varit mer fria. Då det inte finns någon budget  
att förhålla sig till är det lätt att sväva iväg och  
jag kände att jag ville öva mig på att göra ett  
projekt som faktiskt skulle kunna genomföras.

Då det inte var ett riktigt projekt utan ett av mig  
skapat infann sig vissa svårigheter. Det som jag  
mest upplevt som problematiskt var att skapa  
ett eget program för vad jag ville att platsen  
skulle landa i. Under platsanalysen och min  
litteratursökning framkom många olika vägar  
att gå. Jag ville göra många förändringar och  
svårigheten var att hitta de som jag tyckte var  
viktigast för just det här projektet. Jag tror att  
om man siktar för brett och vill få med alltför  
många aspekter i sin lösning på hur platsen  
bäst kan gestaltas så blir resultatet otydligt och  
det blir svårt att få med allt man vill få med. Mitt  
program bestod av fem programpunkter med  
tre underliggande punkter samt en egen del av  
programmet för gång- och cykelstråken. Detta  
var produkten av en lång och beslutskrävande  
process. Att mitt förslag lutade på ett tydligt  
koncept gjorde dessa beslut enklare att fatta.

En annan svårighet jag mött under arbetet  
har varit att hitta en lagom balans för hur  
ingående jag skulle gå i gestaltandet. Jag tog  
tidigt avstamp i att jag ville att slutresultatet  
skulle bli närmare ett idégestaltningsförslag  
än ett gestaltningsförslag som går ner mera i  
detaljnivå. Samtidigt har det inneburit många  
beslut i hur mycket jag behöver redovisa för  
att förmedla idén. Då jag jobbat med ett så  
pass vidsträckt område har jag känt att jag inte  
ville fasta i detaljfrågor som alltför noggrant  
valda markmaterial eller detaljritningar på  
mina biodiken. Just dikesmodulerna med sin  
funktion att omhänderta dagvattnet är ett  
tydligt exempel på denna balansgång. Jag ville  
inte gå ner på den detaljnivån att undersöka

hur avvattningen ser ut idag eller för den delen göra en ny avvattningsprincip med plushöjder. Samtidigt var dikena en viktig del av förslaget. De får nu ses som ett uttryck för en vision av att uppfylla den funktion de är ämnade för.

Det har inneburit en viss utmaning för mig att gestalta ett landskap som till största del är utformad för bilen. Detta av den enkla anledningen att jag själv inte kör bil. Därför har jag känt mig något begränsad från att ta ut svängarna alltför mycket. Det är till stor del därför jag valde att behålla den ursprungsdisposition som fanns. Det är lätt att argumentera för att resultatet skulle bli annorlunda om jag själv kunde besöka platsen som bilförare. En annan arbetsgång hade kunnat innebära att jag gjorde en undersökning där jag intervjuade besökande bilister och frågade dem om vad de upplever är ett bra parkeringslandskap och hur platsen kunde förbättras. Samtidigt har denna utgångspunkt, att jag som gjort förslaget är cyklist eller gående besökare, med stor sannolikhet gjort det lättare att skärsåda de problem som finns vid Boländernas handelscentrum för andra än besökare än bilisterna. En av mina utgångspunkter med förslaget var trots allt att försöka uppmuntra till en beteendeförändring kring våra vanor att köra bil.

### 6.3. Slutord

I en mening kan man se på mitt förslag som en lindring av vad som redan byggts och etablerats. Skadan är redan gjord. Förhoppningsvis kan vi i framtiden, med större möda på den översiktliga planeringen, undvika uppkomsten av dessa stora hack i stadsstrukturen, i form av parkeringsöknar som vid Boländernas handelscentrum. Med en planprocess som bättre styr hur dessa stadslandskap ska utformas med riktlinjer som lägger större fokus på grönområdesplanering med tillgång till grönytor i samtliga delar av vår närhet och större säkerhet och upplevelsevärden för gående och cyklister är mycket vunnet. Planeringen bör också i högre grad öppna upp för alternativa trafikslag.

Stora delar av stadsmiljön fick utstå brutala in-

grepp i och med den rationella planeringen under framför allt 60- och 70-talet. I efterhand har vi kunnat dra lärdomar av vilken betydelse den förlust av variation och mångfald som dessa ingrepp inneburit för stadsmiljöns karaktär och människors trivsel. Utvecklingen av Boländernas handelsområde är inte ett lika tydligt exempel som den i en stadskärna, exempelvis i Västerås där äldre stadsbebyggelse fick vika på foten för parkeringshus och gallerior. Det finns dock paralleller att dra. Det är ett uttryck för samma tids ABC-städer och står därmed tomt under en stor del av dygnet, när butikerna stängt. Dess utemiljöer är på samma sätt i högsta grad en del av vår vardagsmiljö. Det finns således ett stort behov av variation och trivsel samt känsla av lokal identitet. Istället för att vända sig bort från det kulturella arvet och de historiska miljöerna i handelsområdets omnejd, odlingslandskapet, öppnar mitt förslag upp för människors förankring i agrarsamhällets kultur. Samtidigt skänker det en större estetisk, såväl som biologisk, mångfald till platsen. Jag tror att för en plats som Boländernas handelscentrum är en blandning av intryck från element med historisk anknytning och från de med mer ordinär urban karaktär vad som skänker störst förankring hos dess besökare. I dagsläget är det troligtvis inte aktuellt att frångå den befintliga funktionsuppdelning som uppkommit. Området är planlagt för handel och service sedan lång tid tillbaka. Därför är det i mitt tycke desto mer viktigt att det inte upplevs som alltför öde efter stängningstid och att det är en plats som skänker upplevelsevärden utifrån eller när man färdas igenom det.

En intressant fråga som väckts för framtiden i och med mitt arbete är hur dessa stadslandskap kommer förändras i och med införandet av det förarlösa samhället. Jag har utgått ifrån hur trafiken ser ut idag och har gjort de senaste decennierna men vi ligger i startgroparna för nya trafikslag och det hade varit intressant att undersöka vilka nya typer av utformningar som denna utveckling öppnar portarna för. Kanske kommer större ytparkeringar som dessa helt försvinna inom de kommande åren.

De allra flesta bilar som finns står stilla under större delen av dygnet. Med förarlösa bilar kan samma bil som skjutsade dig till arbetet på förmiddagen, under lunchen köra ett annat sällskap till restaurangbesöket.

Under mina efterforskningar har det framkommit att mycket av den forskning som pågår kring parkeringslandskap och strävanden att förändra effekten av vad som byggs i samband med externa handelscentrum går att hämta från Nordamerika där bilismen satt större spår i stadsutvecklingen. Sverige har haft en liknande utveckling men inte fullt lika långtgående. Med den fortsatta ökning av handelscentrum som fortfarande pågår ligger vi dock i farozonen att främja bilismen i alltför hög utsträckning, något som skulle slå hårt på folkhälsan, miljön och stadslandskapet.

Jag tror att vi kan hejda de negativa effekterna genom att ta lärdom av de åtgärder som de nordamerikanska städerna börjat sätta in, exempelvis från de handfasta strategier kring gröna, hållbara parkeringar från förvaltningar i Georgia (Wolf, 2004), Washington (Fichter, u.å.) och Ontario (City of Toronto, 2013) som jag tagit del av. Samtidigt är dessa åtgärdsplaner och riktlinjer snarare att liknas vid bromsmediciner än botemedlet. Det krävs attityds- och beteendeförändringar. Dels i våra körvanor men också i hur vi konsumerar.

Efter att ha arbetat med det här förslaget nu under en längre tid vet jag betydligt mer om parkeringsplatser och de svårigheter som finns i samband med gestaltandet av dessa. Kanske allra främst svårigheter kring att försöka skapa en nytt, bättre parkeringslandskap. Förhoppningsvis kan det här examensarbetet visa att det går att skapa utemiljöer för externa handelscentrum som är något mer än en yta att parkera sin bil på.

# Referenser

## Böcker

Ben-Joseph, B. (2012). *ReThinking a Lot: the design and culture of parking*. Cambridge: MIT Press

Berg, P. (red), 2009. *Timeless cityland: Building the Sustainable Human Habitat*. Uppsala: Institutionen för stad och land, Sveriges Lantbruksuniversitet.

Carmona, M., Heath, T., Oe, T., Tiesdell, T. (2003). *Public Places Urban Spaces – The Dimensions of Urban Design*. Boston: Architectural Press  
Cserhalmi, N. (2002). *Fårad mark*. Lund: BTJ Tryck AB

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press

Robinson, N. (2004). *The Planting Design Handbook*. Surrey: MPG Books Group

Thompson, I. (1999) *Ecology, Community and Delight: Sources of Value in Landscape Architecture*. London: E & FN Spon.

## Digitala skrifter och rapporter

Ciria (2007). The SuDS (Sustainable Drainage Systems) Manual. Tillgänglig: <http://www.persona.uk.com/a47postwick/deposit-docs/DD-181.pdf> [2016-04-12]

City of Toronto (2013). *The Design Guidelines for 'Greening' Surface Parking Lots*. Tillgänglig: [https://www1.toronto.ca/city\\_of\\_toronto/city\\_planning/urban\\_design/files/pdf/greening\\_p-lot\\_guidelines\\_jan2013.pdf](https://www1.toronto.ca/city_of_toronto/city_planning/urban_design/files/pdf/greening_p-lot_guidelines_jan2013.pdf) [2016-06-01]

Edvinsson, A. (2009). *Ekologisk dagvattenhantering med biodiken : teknik, utveckling och*

*inspiration*. [Kandidatarbete]. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land. Tillgänglig: [http://stud.epsilon.slu.se/466/1/edvinsson\\_a\\_090527.pdf](http://stud.epsilon.slu.se/466/1/edvinsson_a_090527.pdf) [2016-03-18]

Jordbruksverket (2004). *Mer småbiotoper i slättbygden- Förslag till en strategi för ökad biologisk mångfald*. Tillgänglig: [http://www.jordbruksverket.se/download/18.913c56100f45140cb800083/Rapport\\_sl%4ttbygd.pdf](http://www.jordbruksverket.se/download/18.913c56100f45140cb800083/Rapport_sl%4ttbygd.pdf) [2016-05-06]

Jordbruksverket (2011). *Sammanställning 1 – Definitioner över värdefulla landskapselement*. Tillgänglig: <http://web.archive.org/web/20110727133355/http://www.sjv.se/download/18.edd9de101b02a3d488000694/20sam1.pdf> [2015-05-14]

Jurries, Dennis (2003). *Biofilters (Bioswales, Vegetative Buffers & Constructed Wetlands): For Stormwater Discharge Pollution Removal*. State of Oregon Department of Environmental Quality. Tillgänglig: <http://www.deq.state.or.us/wq/stormwater/docs/nwr/biofilters.pdf> [2016-04-12]

Kalmar kommun (2014). *Kalmar Cykelstad: Åtgärder för ökad cykling till traditionellt bilburna handelsområden*. Tillgänglig: [http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Invanare/resor\\_o-trafik/cykel/%C3%85tg%C3%A4rder%20f%C3%B6r%C3%B6kad%20cykling%20till%20traditionellt%20bilburna%20handelsomr%C3%A5den.pdf](http://www.kalmar.se/Kalmar%20kommun/Invanare/resor_o-trafik/cykel/%C3%85tg%C3%A4rder%20f%C3%B6r%C3%B6kad%20cykling%20till%20traditionellt%20bilburna%20handelsomr%C3%A5den.pdf) [2015-09-15]

Länsstyrelsen (2011). *Karaktärslandskap Uppland – Landskapskaraktärisering för bedömning av landskapsbild*. Tillgänglig: [2015-05-14]  
Sveriges kommuner och landsting (SKL) och

Sveriges kommuner och landsting (SKL) och Vägverket (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad*. Tillgänglig: [http://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast\\_handbok\\_utgava\\_2\\_webversion.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf) [2015-12-03]

Sweco (2014). *Grågröna systemlösningar för hållbara städer - Inventering av dagvattenlösningar för urbana miljöer*. Tillgänglig: [http://www.greenurbansystems.eu/sv/resultat/Documents/GrGr\\_WP4\\_Inventering%20av%20dagvattenl%C3%B6sningar%20f%C3%B6r%20urbana%20milj%C3%B6er%20ink%20bilagor.pdf](http://www.greenurbansystems.eu/sv/resultat/Documents/GrGr_WP4_Inventering%20av%20dagvattenl%C3%B6sningar%20f%C3%B6r%20urbana%20milj%C3%B6er%20ink%20bilagor.pdf) [2016-04-14]

Trafikverket (2010). *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Tillgänglig: <http://docplayer.se/85882-Gcm-handbok-utformning-drift-och-underhall-med-gang-cykel-och-mopedtrafik-i-fokus.html> [2015-10-13]

Uppsala kommun (2007). *Program för Boländerna*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/99011b83262040bbb6624e941a4978a4/aktualitetsforklaring-bilaga-2-program-for-bolanderna.pdf> [2015-05-14]

Uppsala kommun (2013). *Parkeringsnorm för Uppsala kommun*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/c6607960cb764a75b58bb812d3b35d48/parkeringsnorm-uppsalakommun-20131212.pdf> [2015-10-05]

Uppsala kommun (2014). *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik - Ett medel att uppnå klimat-, miljö- och folkhälsomål i ett attraktivare Uppsala*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/33837fb9c94849598d9566069c3a5f33/handlingsplan-cykel-tryck.pdf> [2015-09-22]

White arkitekter och Spacescape AB (2011). *Cykelstaden - En idéskrift om stadsplanering för mainstreamcyklistens återkomst*. Tillgänglig: <http://www.white.se/system/resources/BAhbBIsHOgZmSSJCMjAxMi->

8wNS8yMS8wOS81Mi8zMC8zNjQvQ3I-rZWxzGfKZW5fcmFwcG9ydF8xM-TEExMDdfbWluZHIJLnBkZgY6BkVU/Cykelstaden\_rapport\_111107\_mindre.pdf [2015-10-05]

Wolf, K. L. (2004). *Trees, Parking and Green Law: Strategies for Sustainability*. Stone Mountain, GA: Georgia Forestry Commission, Urban and Community Forestry. Tillgänglig: [http://www.naturewithin.info/Roadside/Trees\\_Parking\\_Green%20Law.pdf](http://www.naturewithin.info/Roadside/Trees_Parking_Green%20Law.pdf) [2015-09-30]

## Radioprogram

P4 Uppland (2013). *Bodlandet som blev Boländerna* [Radioprogram]. Sveriges Radio, P4, 3 december. Tillgänglig: <http://t.sr.se/1eLsH9X> [2015-05-14]

## Tidnings- och webartiklar

1,8 gånger mer köpcentrumyta i Sverige (2013). [Elektronisk] *Fastighetsvärlden - Fastighetsbranschens oberoende nyhetswebb*, 16 april. Tillgänglig: <http://www.fastighetsvarlden.se/notiser/18-ganger-mer-kopcentrumyta-an-i-vasteuropa/> [2015-09-23]

Bilen styr (2009). [Elektronisk] *Svenska dagbladet*, 25 januari. Tillgänglig: <http://www.svd.se/bilen-styr> [2015-09-22]

Blomqvist, P. (2015). [Elektronisk] Uppsala ska bli Sveriges bästa cykelstad. *SVT Nyheter*, 24 augusti. Tillgänglig: <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/uppsala/uppsala-ska-bli-sveriges-basta-cykelstad> [2015-09-21]

Fichter, J. (u.å.). [Elektronisk] *Parking lot parks*. Tillgänglig: [http://depts.washington.edu/open2100/pdf/2\\_OpenSpaceTypes/Open\\_Space\\_Types/parking\\_lot\\_parks.pdf](http://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/parking_lot_parks.pdf) [2015-09-30]

## Websidor

Aspholmen fastigheter (2015). *Snart blir Uppsalas största externa handelsområde ännu större!* Tillgänglig: <http://www.aspholmenfastigheter>



se/projekt/projekt/uppsala/2015-03-01-snart-blir-uppsalas-storsta-externa-handelsomrade-annu-storre.html [2015-09-29]  
HUI Research (2015). *Köpcentrumbarometern*  
Tillgänglig: <http://www.hui.se/statistik-rapporter/index-och-barometrar/kopcentrumbarometern> [2015-09-23]

IKEA (2009). *Faktablad IKEA Uppsala* Tillgänglig: [http://www.ikea.com/ms/sv\\_SE/about\\_ikea/press\\_room/bilagor/nya\\_uppsala/090102\\_Faktablad\\_IKEA\\_Uppsala.pdf](http://www.ikea.com/ms/sv_SE/about_ikea/press_room/bilagor/nya_uppsala/090102_Faktablad_IKEA_Uppsala.pdf) [2015-10-05]

Länsstyrelsen (2015). *Länsstyrelsen Uppsala län – Biotopskydd*. Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/uppsala/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/biotopskydd/Pages/default.aspx> [2015-05-15]

Swedish Shopping Centre Directory (2015).  
Tillgänglig: <http://www.sscd.se/list> [2015-09-29]

## Bilder och upphovsrätt

Där inte annat anges är foton, kartor, planer och illustrationer skapade av författaren.

Bilderna på landskapselement från Uppland används under Creative Commons-licens eller saknar upphovsrättsliga restriktioner. De är hämtade från Upplandsmuséets samlingar förmedlade genom DigitaltMuseum. Det rör sig om följande verk:

*Dike utanför Uppsala i oktober 1934* av August Fredrik Schagerström (Public domain-märkt) Tillgänglig: <http://digitaltmuseum.se/011013996875?query=dike%20uppland&pos=7> [2016-05-19]

*Flygfoto över Alsike, Alsike socken, Uppland 1947* av Flygtrafik AB (Licens Creative Commons BY NC ND) Tillgänglig: <http://digitaltmuseum.se/011013980318?page=9&query=flygfoto%20uppland&pos=213> [2016-05-19] licens: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.en>

*Flygfoto över Strömsta herrgård, Teda Socken, Uppland 1955* av Flygtrafik AB (Licens Creative Commons BY NC ND) Tillgänglig: <http://digitaltmuseum.se/011013979845?page=4&rows=72&query=odlingslandskap%20uppland&pos=255> [2016-05-19] licens: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.en>

*Häck och stenmur mot igenväxande bruksväg, Sällinge 1:6, Sällinge, Danmarks socken, Uppland 1978* av Elisabeth Wannberg (Licens Creative Commons BY NC ND)  
Tillgänglig: <http://digitaltmuseum.se/011014005957?query=h%C3%A4ck&pos=23> [2016-05-19] licens: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.en>

*Landskapsvy, sannolikt Uppland 1947* av Uppsala-bild (Licens Creative Commons BY NC ND) Tillgänglig: <http://digitaltmuseum.se/011014032754?page=3&query=all%C3%A9%20uppland&pos=63> [2016-05-19] licens: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.en>

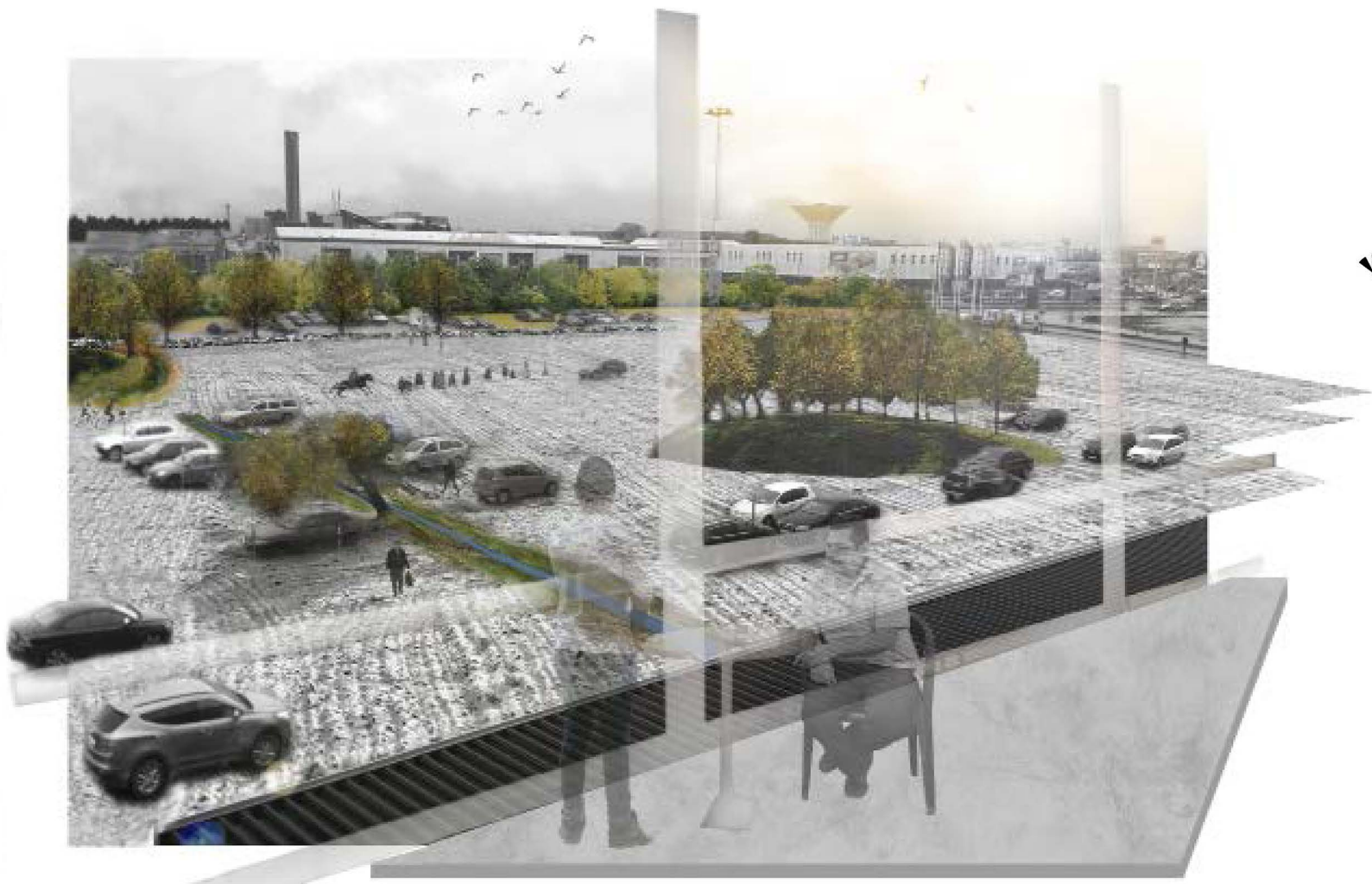
*Ålderdomligt odlingslandskap från vikingatid med odlingsrösen, Lingnåre, Hållnäs socken, Uppland 2000* av Agnetha Pettersson (Licens Creative Commons BY NC ND) Tillgänglig: <http://digitaltmuseum.se/011014012325?rows=72&query=odlingslandskap%20uppland&pos=63> [2016-05-19] licens: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.en>

Övriga bilder på planscher eller i textdelen:

*Acer rubrum (Sapindaceae)*  
*Royal Botanic Gardens, Kew* av Tim Waters (Licens Creative Commons BY-NC) Tillgänglig: <https://flic.kr/p/h2jjLo> [2016-05-27] licens: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/legalcode>



# PARKERINGENS NATURLIGA PLATS



## KONCEPTUELLT KOLLAGEPERSPEKTIV

En del av idén med förslaget är att förankra området med odlingslandskapet strax utanför. Det finns flera beröringspunkter mellan åkerlandskapet och dess landskapselement och de strikta linjestyrd parkeringsytorna. Vad handelsområdet idag saknar är emellertid det som bryter av och skapar spänning och orienterbarhet, landmärken. Genom att möblera ytorna med åkerholmar, stenrösen, diken, läplant-eringar, häckar och alléer löses dessa problem.

Perspektivet visar hur platsen upplevs uppifrån IKEA-restaurangen och belyser också vikten av att platsen ges ett attraktionsvärde också när den inte används, ses utifrån eller står tom.



Nulägesfoto från IKEAs restaurang.

## ÖVERBLICK

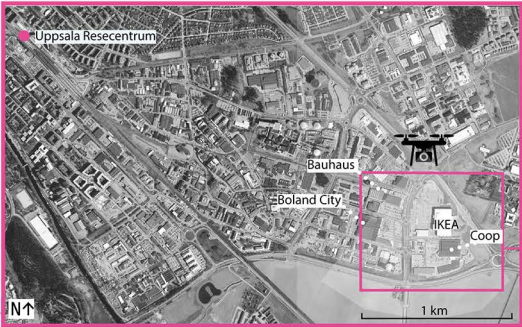
Boländernas handelscentrum är ett av Uppsalas större externhandelsområden. Det ligger i stadens sydöstra utkant i ett område som i övrigt kännetecknas av industri. Platsen är idag starkt präglad av bilismens framfart och utemiljön är snålt utsmyckad och formad



Uppsala tätort. Skala 1:100 000 / A1

efter bilisternas villkor. Samtidigt är det en plats med vacker omgivning där staden möter det uppländska slättlandskapet.

Förslaget tar in landskapselement från omgivningen och skapar bättre förutsättningar för andra besökare än de bilburna. Det vidsträckta, ödsliga och formlösa området får med en kombination av väletablerade gestaltungsprinciper och landskapselementmoduler, nya väggar och rum och fler och mer attraktiva cykel- och gångstråk.



Uppsala tätort. Skala 1:25 000 / A1



Flygbild över Boländernas handelscentrum, vy mot söder. Området ligger i Uppsalas utkant där staden möter Uppsalaslätts åkerlandskap.



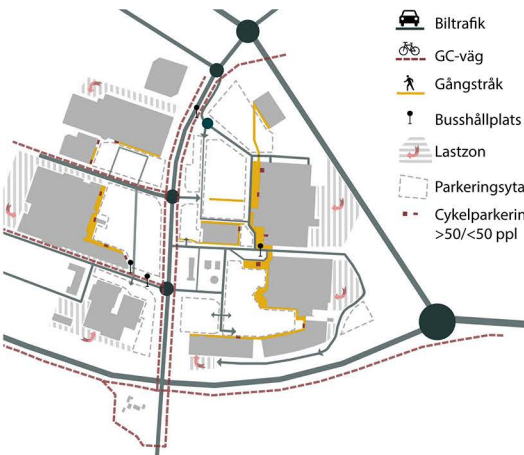
Nulägesbild, flygbild. Skala 1:5 000 / A1. Antal befintliga parkeringsplatser för bil samt områdets viktigaste målpunkter

## INVENTERING



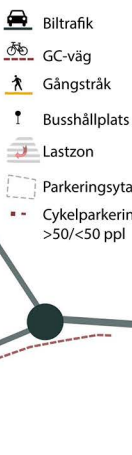
Växtemalet består av en lönnallé längs med Rapsgatan samt mindre buskplanteringar inom området. En större träd- och buskplantering löper längs Kungsängsleden. Inom parkeringsytorna finns ett fåtal trädplanteringar utspridda. Av det aktuella arbetsområdet utgörs ca 92% av hårdgjord, asfalterad yta.

## VEGETATION

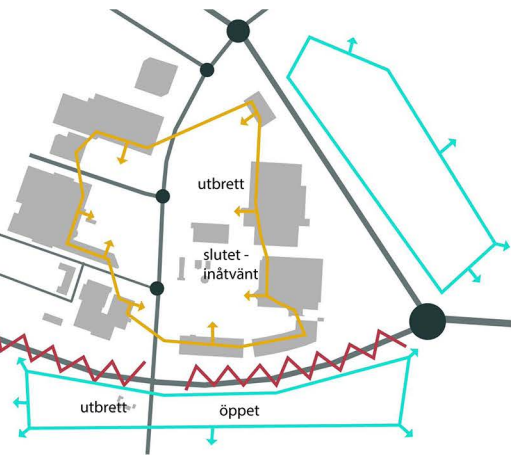


Biltrafiken dominerar området. I parkeringsytorna är bilstråken otydliga. Det finns god anslutning till området för cyklister men den upphör vid Rapsgatan. Gångtrafiken är i huvudsak koncentrerad längs fasaderna och till busshållplatser. Köpladorna har en tydlig struktur av inbjudande entréer och intetsägande baksidor där varorna lastas av.

## STRÅK OCH TRAFIK

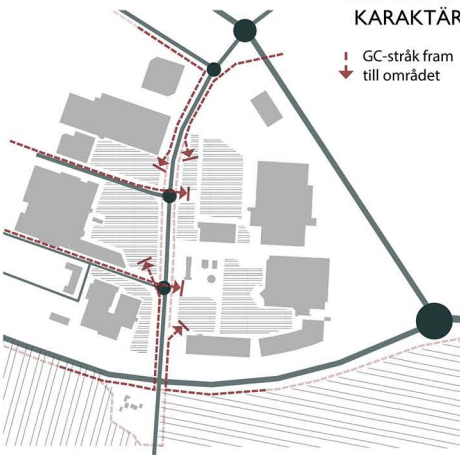


## ANALYS



Området är vidsträckt och glest utrustat. Platsen har en slutet och inåtvänd karaktär i och med de kringliggande byggnadernas höga fasader och välskyltade entréer. Utöver huskropparna finns barriärer ut mot åkerlandskapet i form av träd- och buskplanteringar och vägar.

## RUMSLIGHET



Tillfartsvägarna från det kommunala gång- och cykelnätet är otydliga. De vidsträcka, platta parkeringsfälten är symmetriskt ordnade och påminner om åkerfälten utanför. Till skillnad från åkrarna saknar dock parkeringsfälten landskapselement, som bryter av och skapar spänning eller ger ledning och sammanhang. Som besökare är den överhängande upplevelsen av platsen att den känns rörig.

## STRÅK OCH KARAKTÄR





# - ETT GESTALTNINGSFÖRSLAG FÖR



Det uppländska slättlandskapet med åkerholmar, dikesvegetation och läplanteringar. Fotot tagit över Alsike 1947.

## LANDSKAPSELEMENT

Förslaget hämtar inspiration för växtlighet och gestaltning från Upplandsslättens omkringliggande odlingslandskap. Analysen tog fram fem typer av landskapselement; åkerholmar, diken, stenrösen/ stengärdesgårdar, alléer och häckar/läplanteringar.

Utifrån dessa landskapselement bildades sen de moduler eller byggnadskomponenter som sedermera kom att möblera förslaget.



Alléer



Häckar och läplanteringar



Åkerholmar

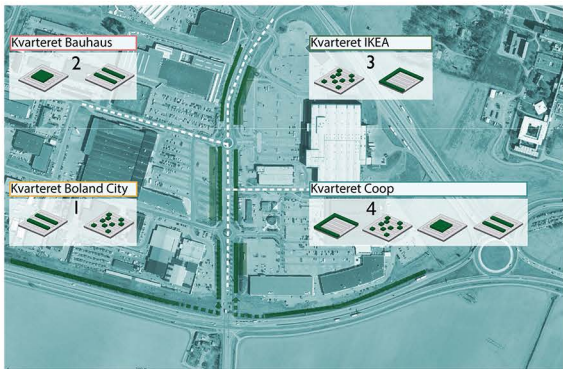


Diken



Stenrösen

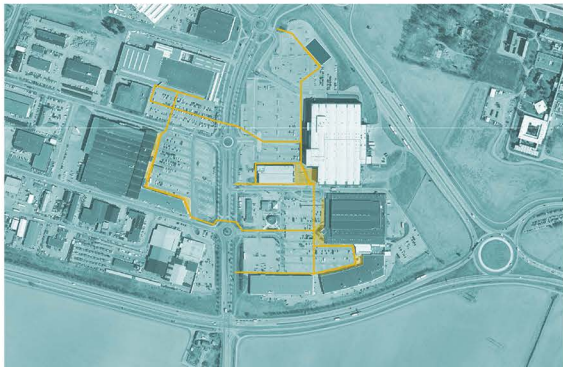
## PROGRAM



Programplan över kvarterens gestaltningsprinciper. Skala 1:8000 /A1



Programplan över cykelstråk och cykelparkeringsplatser. Skala 1:8000 /A1



Programplan gåendestråk och zoner där gående har företräde. Skala 1:8000 /A1

## PERSPEKTIV BAUHAUS/ELGIGANTEN

Fågelperspektiv över kvarter [2], Bauhaus och Elgiganten. De tongivande principerna för detta kvarter är linjer och centrering. I mitten av parkeringsytan korsas kvartret av ett gångstråk i armerat gräs kantad av en trädallé som löper från Raps-gatan fram till Elgigantens entré. Detta ger träden i allén en sammanhängande jordvolym som ska ge dem goda förutsättningar att växa. Kvarterets mitt utgörs av en större stenröseyta som gångstråket överlöper. Stenrösa centralt liksom ut mot Verkstadsgatan är väl lämpade som snöupplag under vintertid.

Då bilister, cyklist och gående säkert och lättorienterat ska ta sig fram över vältrafikerade delar av handelsområdet är en tydlig trafikseparering att föredra. Markerade cykelstråk, exempelvis målade är en viktig del i förslaget. Särskilt längs fasaderna och de större entréerna där flera trafikslag möts mest.



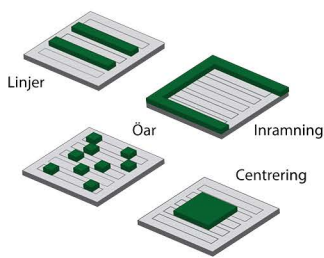
Förslag på trädart i stenröse och allé; kärrek.

## FYRA KVARTER ORDNADE EFTER FYRA GESTALTNINGSPRINCIPER

Fyra gestaltningsprinciper som planteringen på parkeringsytorna är organiserade utefter:

- Linjer
- Inramning
- Öar
- Centrering

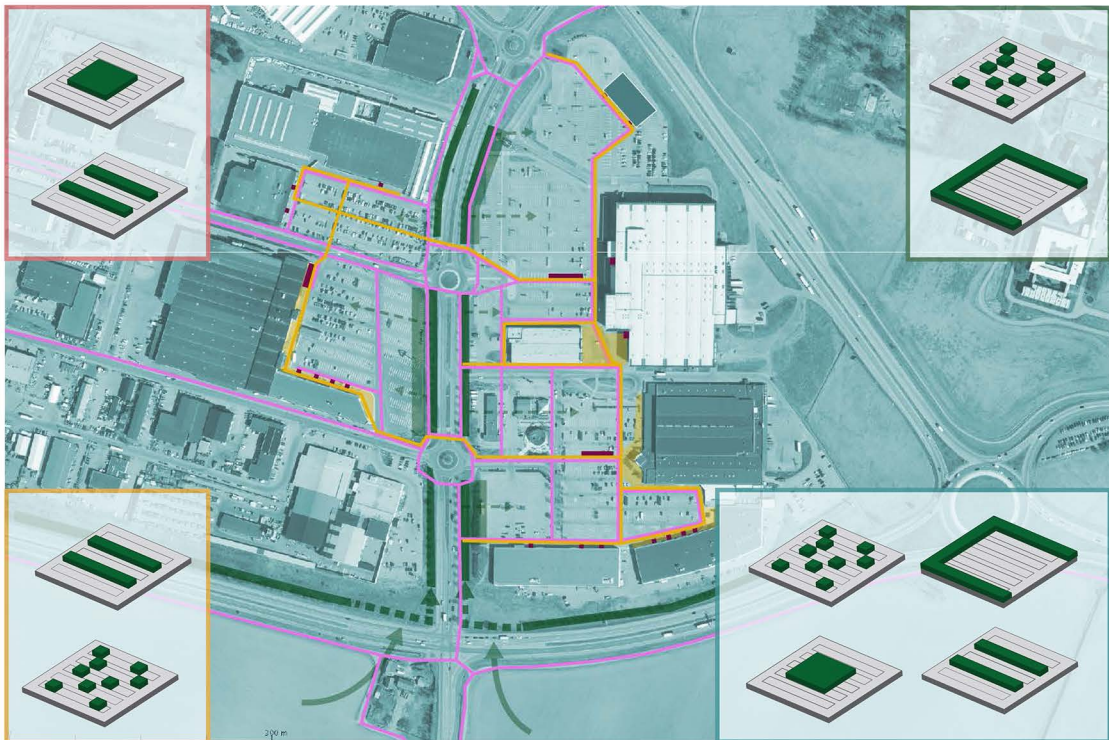
Dessa välbeprövade principer ger i sin grundform besökaren god orienterbarhet och lämpar sig bra för trafikdirigering och parkeringsplatsgestaltning. Baserat på kvarterens behov av förändring gavs de fyra kvarteren övergripande principer som skulle styra dess gestaltning.



## PROGRAMPUNKTER

- Ge platsen karaktär och upplevelsekvalliteter
- Accentuera stråk och rum
- Förankra platsen med dess omgivning
- Forma förslaget utifrån de fyra gestaltningsprinciperna; linjer, inramning, öar och centrering.
- Låt förslaget genomsyras av en hållbarhetstanke, ekologiskt, estetiskt samt socialt.
- Införliva landskapselement
- Föra in fler träd och andra växter
- Skapa rum som är justerade för den mänskliga skalan

## PROGRAMPLAN - 1:4000 /A1



Grönstrukturen ska hämta inspiration från odlingslandskapet omkring handelsområdet. En kil av tätare träd- och buskplanteringar förlängs söderifrån i centralt längs med Raps-gatan och accentuerar områdets större kvartersrum samtidigt som cykelstaken blir mer varierande och attraktiva. Varje kvarter förses med en egen kombination av gestaltningsprinciper. Gång- och cykelstråken tydliggörs och förlängs där så behövs.

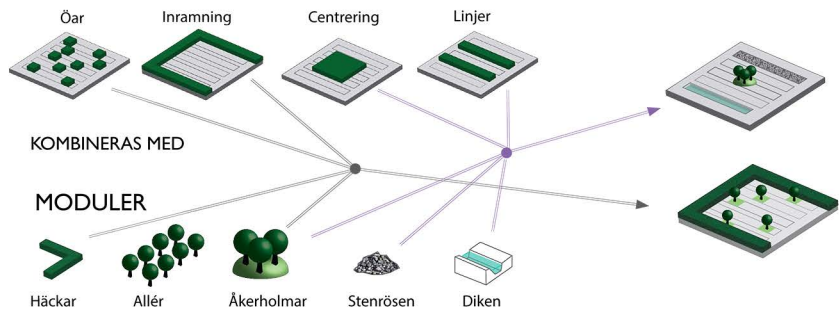


# BOLÄNDERNA HANDELSCENTRUMS

FÖRSLAG ILLUSTRATIONSPLAN SKALA 1:2000 /A/I



## GESTALTNINGSPRINCIPER



## IDÉ

Gestaltningens idé består i att möblera handelsområdet med moduler baserade på landskapselement som återfinns i det kringliggande uppländska slättlandskapet. Utifrån dessa landskapselement bildades sen de moduler som möblerar förslaget. Genom att kombinera modulerna med de fyra gestaltningsprinciperna kan varje kvarter av området utformas med ett unikt uttryck. De kan på så vis också utformas på bästa sätt utefter vilka behov de har för förändring samtidigt som en enhetlighet bibehålls över hela området.



### BOLAND CITY

Har ett stort behov av P-platser och möbleras med platssnåla principer, linjer och mindre öar. En buketapelhäck skapar en tydligare rumsuppdelning och ger bättre ledning åt trafikanterna längsmed bil- och cykelstråket som tvärsar ytan.

### BAUHAUS

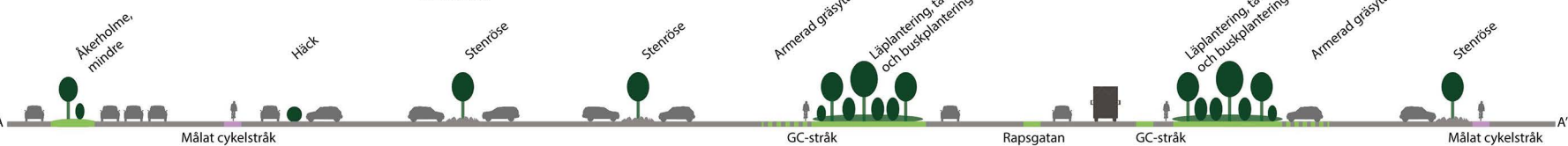
Behåller den befintliga dispositionen med två in- och utfarter. Förser med fler trädplanteringar i och med stenrösen och en trädallé inordnade efter centrerig och linjer. Gångstråket centralt under trädallén markeras av armerad gräsbälgringning

### IKEA

Ytan och storskaligheten tillåter mer tilltagna volymer hos modulerna som arrangeras efter större öar samt inramning i kvarterets perifera delar. Den stora ytan skapar mycket dagvatten varför diken är en viktig modul. Tillsammans med större åkerholmar skapas en högre upplevelsevärde.

### COOP

Kvarteret kännetecknas av en spretig småskalighet. Det nya förslaget tar fasta på den karaktären där flera av odlingslandskapsmodulerna ingår i möbleringen som knyter samman det innan desorienterbara och ingemenslandsliga kvarteret och kopplar ihop det med resten av området.

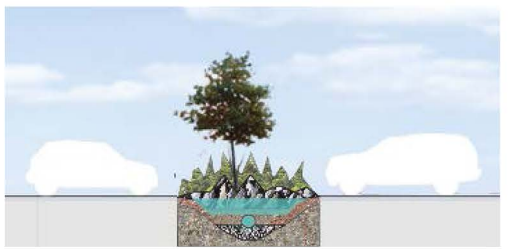


## PRINCIPSEKTION A-A' SKALA 1:400 /A/I

## MODULER I FÖRSLAGET



Häckar ges en avskärmade och inramande funktion och ska hållas mellan 1,0- 2,0 m i bredd och upp. till 1,4m i höjd. Till höger: exempel på utformning för en mindre åkerholme.



Dikena utformas som olika varianter av biodiken och regnbäddar, svagt lutade växtbäddar som har till uppgift att fördröja och rena områdets dagvatten.



### VY B-B' SKALA 1:400 /A/I

Den här södra delen av området exemplifierar hur förslagens stenrösesmoduler och häckar kan rama in delar av parkeringsytorna och skapa mindre rum i det idag så utsträckt och innehållslösa handelsområdet. Åkerholmen i mitten av rummet kan under perioder hägnas in och betas av får eller getter och på så vis knyta an till odlingslandskapets lokala identitet. Platsen är också, socialt sett, väl lämpad att koppla med odlingslandskapet med inslag av tillfälliga marknader såsom bondens marknad. Som bakre vägg syns den tätare träd- och buskplanteringen av läplanteringsmodell som löper längs Rapsatans bägge sidor.



# PARKERINGSLANDSKAP



## 3 PERSPEKTIV IKEA-PARKERING

En del av bilparkeringen framför IKEA sett från den rektangulära plats mellan IKEA och den mindre köpladan i kvarterets [3] södra del. Då detta kvarter, rumsligt sett är väl tilltaget och IKEA-byggnaden utgör en stor, högrest volym finns utrymme för större gestaltungsingrepp och moduler.

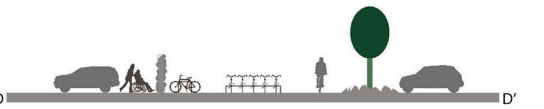
Huvudprinciperna för kvarteret är inramning och öar där öarna i förslaget är större och mindre åkerholmar. Bakom den mindre åkerholmen till höger skönjas det vertikala stenröset, i form av en gabionmur, som är ryggrad för den nya cykelparkeringsplats som välkomnar de ickebilburna besökarna. Platsen bildar också ett viktigt nod för gång- och cykelstråken som leder till handelsområdets andra delar.



## PLANUTSNITT SKALA 1:1000 /A/

I en mer inzoomad del av området kan man bättre se parkeringsplatsernas organisering på platsen och hur de möter modulerna. Ytorna närmast intill de större målpunkterna IKEA och Boland City ges en mer påkostad markbeläggning i form av naturstenplattor. Detta för att tydligt visa vad som är en zon enbart för gående. Som en förlängning av entréytan utanför IKEA framträder en ny entrézon framför IKEA-entrén med cykelparkering och sittplatser. Den nya entrézon sträcker sig ut som en arm som välkomnar i första hand gående och cyklande besökare men ligger också i anslutning till handikapplatserna. Här kan besökarna slå sig ner en stund i söderläge med det vertikala röset, gabionmuren, i ryggen. I den här skalan får man också en tydligare bild av gångstråket som löper från IKEA tvärs över området fram till Elgiganten i väster.

## SEKTION D-D' ENTRÉZON/CYKELPARKERING SKALA 1:200 /A/



Förenklad sektion över hur stenrösemoduler i form av gabionmur och avlång trädplanteringsbädd med sprängsten inramar IKEAs entréyta för cyklister och gående med cykelparkeringsplatser och sittplatser i söderläge. Handikapparkeringar för bilister placeras lämpligen i anslutning till denna bilfria zon.

## 4 PERSPEKTIV BOLAND CITY-PARKERING



## SEKTION C-C' STÖRRE ÅKERHOLME SKALA 1:200

Sektion över en större åkerholme vid bilentrén till IKEA-delen av området från Rapsgatan. Åkerholmarna i det här kvarteret är undulerade och utgör stora volymer. Detta på grund av IKEA-byggnadens storlek och parkeringsytans omgång. Kvarteret behöver, rent rumsligt, inslag av större landskapselement. Den här åkerholmesmodulen är avkapad med en stödmur utformad efter en stengärdesgård som ihop med framförliggande stenröse med flaggställningar ska bilda ett angenämt välkommande



Förslag på trädart på större åkerholme; rödlönn.



Östra delen av kvarteret Boland City [1] närmast Rapsgatan färgas tydligt av den tätare träd- och buskplanteringen som löper som en växtkraftig ryggrad genom området. Bilden visar hur parkeringsytorna längst från butikerna, vilka tenderar vara de som oftare står tomma, med armerade gräsytor som markbeläggning låter det gröna och asfalterade ytorna övergå i varandra. Det är en ekologisk åtgärd för att minska ytavrinningen och effekten av urbana värmeöar. Linjer är en av kvarterets huvudprinciper. Dessa kan som perspektivet belyser bilda inramningar av landmärken och förstärka vyer.